





LA GUERRE DE 1914

JURISPRUDENCE BRITANNIQUE

EN MATIÈRE

DE PRISES MARITIMES

TOME II

1916 — 1919

LA GUERRE DE 1914

JURISPRUDENCE BRITANNIQUE

EN MATIÈRE

DE PRISES MARITIMES

RECUEIL DE DÉCISIONS

RENDUES PAR LES COURS BRITANNIQUES ET COLONIALES
PENDANT LA GUERRE
ET DES TEXTES INTÉRESSANT LE DROIT INTERNATIONAL MARITIME
PUBLIÉS PAR LA GRANDE-BRETAGNE

PAR

Paul FAUCHILLE et **Jules BASDEVANT**

DIRECTEUR DE LA *Revue générale de Droit international public*
MEMBRE DE L'INSTITUT DE DROIT INTERNATIONAL
MEMBRE CORRESPONDANT DE L'INSTITUT AMÉRICAIN DE DROIT INTERNATIONAL

PROFESSEUR
A LA FACULTÉ DE DROIT
DE L'UNIVERSITÉ DE PARIS
ASSOCIÉ DE L'INSTITUT DE DROIT INTERNATIONAL

AVEC LA COLLABORATION DE
M. L. LÉOPOLD
Directeur de la Librairie Arthur Rousseau

TOME II — 1916-1919

PARIS
LIBRAIRIE ARTHUR ROUSSEAU
ROUSSEAU ET Cie
ÉDITEURS
14, RUE SOUFFLOT ET RUE TOULLIER, 13

1927



JURISPRUDENCE BRITANNIQUE

EN MATIÈRE DE PRISES MARITIMES

(GUERRE DE 1914)

85

Cour des Prises de S. M. Britannique en Egypte (siégeant à Alexandrie), 8 février 1916

Relaxe, Procédure de prise; Preuve, Rumeur publique, Témoins; Pavillon neutre, Propriétaire nominal neutre, Propriétaire réel ennemi, Agent du Gouvernement ennemi; Caractère ennemi du navire, Assistance hostile, Confiscation.

La relaxe d'un navire consentie par le Procureur avant que la procédure de prise ait été ouverte par une assignation ne met pas obstacle à ce qu'ultérieurement une procédure de prise soit engagée.

Le juge des prises ne doit pas se laisser déterminer par la rumeur publique ou de vagues rapports, mais par les preuves basées sur la connaissance effective des témoins.

Jugé en fait, d'après les circonstances relatives à l'acquisition d'un navire et à son utilisation, et bien que ce navire ait eu le droit de porter le pavillon hellénique, que le véritable propriétaire était le Gouvernement allemand dont le propriétaire apparent n'était qu'un agent;

Qu'en conséquence, le navire est confiscable à titre de propriété ennemie

Et que, si le navire était considéré comme navire grec, il serait confiscable; au titre de l'assistance hostile.

(Navire grec *Proton*)

Cator, président :

Cette affaire fait naître des difficultés tant de droit que de fait.

Le *Proton* est un navire jaugeant environ 530 tonneaux, enregistré à Syra sous le nom d'un individu naturalisé grec et ayant le droit de porter pavillon grec. Le 16 mai 1915, il fut capturé par le navire de guerre de

S. M. *Kennett*, dans le port turc de Kiuluk, alors qu'il était en train d'embarquer son chargement. La Couronne demande sa condamnation pour plusieurs motifs.

En premier lieu, la Couronne, supposant que l'article 57 de la Déclaration de Londres s'applique, soutient que si le *Proton* est un navire neutre, il tombe sous le coup de l'exception nº 2 prévue à l'article 46 de la Déclaration, en ce qu'il était sous les ordres ou le contrôle d'un agent placé à bord par le Gouvernement ennemi, ou, dans le cas contraire, elle soutient que le propriétaire du navire a un domicile commercial en Allemagne et que ce fait efface le caractère grec de ce navire.

En second lieu, la Couronne soutient que la Cour n'a pas, en fait, à considérer les termes de la Déclaration de Londres, du moins depuis que Sa Majesté a décidé, par un Ordre en Conseil du 20 octobre 1915, que l'article 57 ne serait plus obligatoire pour les Cours des prises britanniques, et que ce navire doit être condamné comme propriété ennemie parce que Kourémétis, au nom de qui le bateau était enregistré, n'est qu'un agent des propriétaires ennemis qui lui ont fourni l'argent avec lequel il a acheté le navire.

La défense soutient d'abord que, le navire ayant déjà été relâché, il y a chose jugée et que l'instance ne saurait être reprise. En second lieu, que la Couronne ne saurait contester le fait que le *Proton* est un navire neutre et qu'elle n'a pas démontré qu'il fût sous les ordres d'un agent du Gouvernement ennemi. Et en troisième lieu, que l'Ordre en Conseil du 20 octobre 1915 ne doit pas produire d'effet rétroactif et qu'en conséquence cette affaire doit être jugée en partant de l'idée que l'article 57 de la Déclaration de Londres s'applique.

Kourémétis était un sujet turc de race grecque, originaire de l'île de Calymnos, une de ces îles de la mer Egée dont la population est grecque, qui, jusqu'à une époque récente, faisait partie des possessions ottomanes, mais dont l'Italie s'est emparée il y a quelques années, au cours de sa guerre avec la Turquie. A cette époque, Kourémétis, comme il le dit, devint *protégé* italien et il obtint un passeport italien. Pendant longtemps, Kourémétis commerça à Hambourg, mais il quitta cette ville et, après l'ouverture de la guerre, et le ou vers le 2/15 avril 1915, il se fit naturaliser grec. La Couronne ne conteste pas la validité de cette naturalisation, de sorte que je n'ai pas à rechercher si cette naturalisation, d'un sujet ottoman qui ne peut, d'après la loi turque, changer de nationalité sans l'autorisation expresse de son Gouvernement, doit être considérée comme valable devant cette Cour.

Le 4/17 avril, Kourémétis achetait le vapeur *Proton* pour le prix de 150.000 drachmes, ainsi qu'il résulte d'un acte notarié produit devant la Cour. Le 9/22 avril, le *Proton* quittait sur lest le Pirée pour Adalia, avec Kourémétis à bord. Je donne ces dates dans l'ancien et le nouveau styles; mais, à moins qu'il ne soit dit autrement, les dates énoncées dans le jugement sont celles de notre propre calendrier.

D'après son livre de bord, le *Proton* atteignit Adalia, sur la côte turque,

le 25 avril, et se mit à charger des céréales et de la farine pour Samos et le Pirée. Le 29 avril, il partit pour Samos, au milieu de la nuit, mais à cause du mauvais temps, il décida de faire halte à Calymnos, afin de déposer environ 90 bêtes à cornes, qui avaient été prises à bord à Adalia et qui souffraient des effets de la tempête. Il atteignit Calymnos le 30 avril, à 3 h. 30 après midi, et débarqua les bêtes à cornes; le livre de bord contient alors cette mention : « L'exportation des marchandises ayant été prohibée par les autorités italiennes, nous fûmes obligés de vendre une partie de notre cargaison de céréales et de farine, et nous en commençâmes le débarquement. »

Le capitaine du navire a expliqué cette mention de la façon suivante : Les autorités italiennes, a-t-il dit, ont requis Kourémétis de décharger sa cargaison à Calymnos ; mais comme Kourémétis était incapable de trouver acheteur dans cette île pour toute la cargaison, il obtint l'autorisation d'en transporter une partie dans une autre île soumise à l'occupation italienne. Dans ce but, le navire se dirigea sur Léros, mais il n'y put trouver d'acheteurs et c'est pourquoi les autorités lui permirent de se rendre à Samos, où il disposa du reste des marchandises.

D'après le livre de bord, le navire quitta Calymnos le 5 mai, toucha à Léros le 6 mai et atteignit Samos le 7 mai. Le 12 mai, il quitta Samos à vide et gagna Kiuluk. Le 14 mai, il commença à charger des céréales, et il y procédait quand il fut capturé le 16 mai. Le *Proton* fut conduit à Alexandrie et remis aux mains du Marshal le 24 mai 1915 environ.

Une demande de mise en liberté fut alors adressée au Procureur, et comme à cette époque celui-ci ne put trouver aucun motif de détenir le navire, il consentit à le relâcher le 31 mai. Ce consentement fut donné par une formule imprimée dont la partie essentielle est ainsi conçue : « Je consens par les présentes à la relaxe dudit navire et je requiers le Registrar de cette Cour de procéder à la remise de ce navire au profit dudit Mikhail Kourémétis. »

En conséquence, le Registrar prépara un titre de relaxe et le remit à Kourémétis dans la matinée du 1er juin. Kourémétis le porta incontinent au bureau du Marshal, mais comme le Marshal était absent, il dit au secrétaire qu'il reviendrait. M. Wallis (le Marshal) arriva peu après et, avant que le titre de relaxe eût été présenté à nouveau, il reçut un message téléphoné du Procureur ou du Registrar disant que, pour certains motifs, le titre de relaxe devait être annulé et la procédure de prise poursuivie. Dans le cours de la matinée, Kourémétis revint et vit M. Wallis qui exposa ce qui était advenu et lui demanda le titre de relaxe qui fut remis et rien d'autre ne fut fait touchant celui-ci.

Dès l'entrée du *Proton* au port, le Marshal plaça à bord deux gardes; mais il ne fit pas sceller les écoutilles et l'équipage fut autorisé à rester sur le navire. Le 2 juin, le Procureur demanda à M. Wallis de lui faire parvenir les papiers du bord, qui avaient été rendus au capitaine. Ceux-ci furent recouvrés, mais il semble qu'aucune autre mesure ne fut prise jusqu'en juillet, époque où une assignation fut lancée pour le compte de la Couronne

et affichée sur le navire le 5 août par le Marshal qui, en même temps, mit les scellés sur les écoutilles.

Un point curieux de procédure s'est présenté à propos de ces faits. Les Règles de la Cour des Prises (Ordre II, Règle I) disposent que toute procédure, en matière de prise, doit être commencée par une assignation. Or, en l'espèce, aucune assignation n'a été émise avant juillet, en sorte que la relaxe du navire a été accordée avant qu'une procédure formelle n'ait été engagée contre le navire.

La plus grande partie du titre de relaxe est imprimée et suit la forme prescrite par ces Règles de la Cour des Prises. Il est adressé au Marshal, émis au nom du Roi, revêtu de celui du juge et signé par le Registrar. Il indique l'assentiment du Procureur et donne ordre au Marshal de restituer le navire à Mikhail Kourémétis, le réclamant. Il contient aussi une clause, indiquant qu'une instance aux fins de condamnation, a été ouverte par le Procureur contre le *Proton*, ce qui, évidemment, était inexact.

M. Booth estime que ce document met obstacle à toute procédure ultérieure de la Couronne quant aux faits auxquels il s'applique et, d'une façon générale, j'estime que si une instance avait été régulièrement ouverte, comme l'exigent les Règles de la Cour des Prises, sa thèse devrait prévaloir. Il doit y avoir un point où le consentement lie les parties et, selon un dire de Lord Stowell, ce point est atteint quand il est judiciairement constaté. *Mercurius* (1, C. Rob. 80; 1, Eng. P. C. 54). Dans l'affaire de l'*Odessa* (Spinks, 208; 2, Eng. P. C. 462), le Dr Lushington adopte la même opinion et dit : « Il est nécessaire qu'il y ait eu une restitution par consentement ou autrement, judiciairement constatée devant la Cour. » Mais un tel consentement implique nécessairement qu'une instance a été régulièrement engagée. Si cette condition est remplie, j'estime que la règle adoptée par les Cours civiles ordinaires ne peut guère être amendée et que, dans les rapports des parties, lorsqu'une décision a été prise, par consentement mutuel ou autrement, et lorsque toutes les formalités requises ont été accomplies, cette décision est obligatoire et ne peut être mise de côté, si cela peut être, que par une action intentée dans ce but, et que le simple fait que le réclamant n'a pas agi d'une façon immédiate et indépendante contre le Marshal en vue de recouvrer son navire, ne saurait altérer ses droits.

Mais, dans l'espèce qui m'est soumise, aucune assignation n'avait été émise lorsque le consentement fut donné et je suis amené à conclure que cette omission enlève toute valeur à la thèse de M. Booth. Evidemment, c'est une objection d'ordre technique; mais il en est de même de celle du réclamant et il y aurait là beaucoup à dire des deux côtés. Le Procureur a très opportunément appelé mon attention sur le fait, qui m'avait tout d'abord échappé, que les Règles paraissent envisager dans certains cas l'octroi d'une relaxe, sans émission préalable d'une assignation. Telle peut être l'intention, mais les seules formules de l'ordre de relaxe données dans les Règles ne peuvent s'appliquer à ces cas, car elles présupposent l'émission d'une assignation, et on peut dès lors très bien prétendre que dès qu'un navire est aux mains du Marshal, les Règles entendent qu'il

ne doit pas sortir de sa garde tant qu'une assignation n'a pas été émise. Au demeurant, j'estime que si une partie désire pouvoir invoquer un titre qui puisse avoir l'effet d'une sanction judiciaire solennelle, elle doit veiller à la régularité de la procédure dès le début; car un jugement qu'on invoque comme ayant été rendu dans une instance doit correspondre à une instance qui l'a occasionné. C'est une question tout à fait différente que celle de savoir si une forme spéciale d'ordre peut ou doit être employée pour autoriser le Marshal à restituer des navires quand aucune assignation n'a été émise et que la Couronne désire abandonner les poursuites. J'examinerai si une semblable forme spéciale est réellement requise; mais, en toute hypothèse, un pareil ordre, fondé sur un simple abandon de la procédure, ne saurait avoir le même effet qu'un jugement intervenant au cours d'une instance entre les parties.

Pour les motifs que j'ai donnés, j'écarte l'objection préliminaire. D'ailleurs, même si cette objection était fondée, j'estime qu'elle n'aurait effet qu'au regard du voyage qu'effectuait ce navire quand il fut capturé, et qu'elle n'empêcherait pas la Couronne de demander la condamnation du navire pour les nouveaux motifs qui sont devenus recevables en suite de l'Ordre en Conseil du 20 octobre 1915.

J'examine maintenant les preuves invoquées par les parties.

Les questions de fait que je suis appelé à résoudre se rapportent à la propriété du navire. Etait-il vraiment la propriété de Kourémétis et, au cas contraire, à qui appartenait-il?

Après le plus soigneux examen de tous les témoignages, je conclus que le *Proton* appartenait au Gouvernement allemand. La Couronne a produit une série d'attestations sous serment émanant de marchands, capitaines de navires et autres personnes qui tendent à prouver : d'abord que Kourémétis n'avait aucune fortune et, en second lieu, qu'il acheta le *Proton* avec de l'argent qui lui fut fourni à cet effet par une tierce partie, et dans l'intention que le navire serait employé à ravitailler les ports turcs.

Des allégations de cette nature sont, sans doute, difficiles à démontrer et, en examinant les témoignages, le juge doit prendre le plus grand soin d'observer les principes sur lesquels il devrait insister s'il avait à diriger un jury, c'est-à-dire qu'il ne doit pas se laisser déterminer par la rumeur publique ou de vagues rapports, mais qu'il doit se limiter aux seules preuves basées sur la connaissance effective des déposants complétées par celles qui viennent les corroborer, de façon à en tirer des inductions raisonnables.

Appréciant les preuves fournies par la Couronne, je dois relever qu'un grand nombre d'entre elles sont simplement fondées sur la rumeur publique et que, dans un grand nombre de cas, les moyens d'information des témoins ne sont pas indiqués; mais, cette réserve faite, il reste néanmoins un ensemble substantiel de témoignages contre lequel aucune exception ne peut être soulevée.

Le premier fait important que je considère comme prouvé, est que, peu après l'ouverture de la guerre, Kourémétis ne possédait aucune fortune,

qu'il était même insolvable et qu'au printemps de 1915, on le vit apparaître à Athènes, les poches pleines d'or.

Kourémétis lui-même ne conteste pas qu'il apporta à Athènes, en avril, une grosse somme d'argent. Il semble même accepter les indications approximatives fournies par les témoins de la Couronne, mais il soutient que cet argent lui appartenait et il nous a donné quelques renseignements sur la manière dont il l'avait acquis. Ces renseignements sont contenus dans un exposé ou rapport, daté du 14 août 1915, adressé par lui au Ministère dès Affaires étrangères d'Athènes. Ce document n'est pas probant du tout. On me demande de croire que Kourémétis, après la guerre déclarée, ne réalisa pas moins de 192.000 francs, d'une manière ou d'une autre, par son commerce à Hambourg. Même si ses affaires avaient prospéré, — ce qui est contraire à toutes les preuves réunies invoquées pour le compte de la Couronne, — il est plaisant de supposer qu'il ait pu vendre son fonds de commerce à d'avantageuses conditions, alors que les affaires étaient arrêtées à Hambourg. De plus, il dut éprouver quelques difficultés à faire parvenir le produit de sa vente à Athènes, à supposer qu'il ait eu quelque chose à y faire parvenir. Franchement, je ne puis croire cette partie de son rapport et, considérant toutes les circonstances, je ne suis pas disposé à en accepter une autre partie sans confirmation. Ce rapport n'a pas été fait sous serment; toutefois ,ce qui m'impressionne davantage, c'est que la Cour des Prises reçoit les preuves par dépositions écrites, mais qu'elle peut aussi bien recevoir les dépositions orales et que, dans un cas comme celui-ci, si le réclamant qui est le seul qui sache réellement ce qui s'est passé, s'abstient de venir à la barre, j'estime que la Cour est en droit de présumer qu'il ne peut pas réfuter les preuves présentées par la Couronne. De plus, les circonstances dans lesquelles le *Proton* fut acheté et l'usage auquel il était destiné, et dont je dirai ultérieurement quelque chose, sont des facteurs qui peuvent, à bon droit, être pris en considération pour apprécier la valeur du rapport du réclamant, et la conclusion de mon examen des témoignages est que, à mon avis : Kourémétis n'avait rien lorsqu'il quitta l'Allemagne à l'ouverture de la guerre; et qu'il ne gagna pas une somme considérable, par des moyens légitimes, avant la date de l'achat du *Proton*. En conséquence, j'estime que le navire fut acheté au nom de Kourémétis, pour le compte de quelque autre personne qui fournit les fonds nécessaires.

Je dois maintenant examiner la question de savoir si je puis inférer à bon droit que le Gouvernement allemand a fourni les fonds.

Sur ce point, il est difficile d'attendre que la Couronne puisse produire des preuves directes. Il existe une opinion commune, d'après les témoignages de la Couronne, selon laquelle les fonds auraient été fournis par le Gouvernement allemand; mais j'estime que ce n'est guère qu'une opinion. A dire vrai, Georges Copenezos affirme, sous serment, qu'il sait, de connaissance personnelle, que Kourémétis a reçu un chèque de 400.000 marks, tiré d'Allemagne sur la Banque nationale de Grèce; mais Copenezos ne dit pas quels sont ses moyens d'information, ni qui a réellement tiré le chèque. Le plus que l'on puisse dire est que cela demande une réponse ou une explication.

Or il existe des témoignages qui tendent à établir l'existence de relations entre Kourémétis et les autorités allemandes d'Athènes et, comme il ne dénie pas cette allégation, j'ai le droit de la tenir pour exacte. Ayant ce fait présent à l'esprit, je me mets à considérer les témoignages concernant l'achat du navire et son usage par Kourémétis, pour voir si quelque lumière nouvelle n'en pourra pas être projetée sur le mystère de sa propriété. Je trouve que l'achat suit de près la naturalisation de Kourémétis comme sujet grec, et je crois pouvoir en conclure que la naturalisation eut pour but de permettre à Kourémétis l'achat du navire. J'examine alors le but dans lequel celui-ci fut acheté et je vois que ce fut pour faire du commerce avec les ports turcs. Cela résulte clairement de son livre de bord. Mais j'en suis aussi venu à cette conclusion qu'il avait la mission spéciale de transporter une cargaison d'huile à l'ennemi. Le navire quitta Adalia avec de la farine et des céréales pour Samos, mais il s'arrêta à Calymnos, sous le prétexte qu'il était nécessaire de débarquer du bétail qui avait souffert du mauvais temps survenu pendant le voyage. Son arrivée à Calymnos coïncida avec celle d'une cargaison d'huile appartenant à Kourémétis, au sujet de laquelle celui-ci garda le plus grand secret. Les témoignages montrent assez clairement que Kourémétis avait l'intention de faire parvenir cette huile dans un port turc, et je conclus qu'il avait l'intention de le faire à l'aide du *Proton* et que son premier voyage avait été, dès l'origine, entrepris dans ce but, mais qu'afin de dissimuler ses projets, il vint d'abord à Adalia et y manifesta l'intention d'aller d'Adalia à Samos. Je pense que ce voyage projeté était un prétexte et que le débarquement du bétail à Calymnos était un simple voile jeté sur ses desseins véritables, qui étaient de prendre de l'huile à Calymnos et de la transporter dans un port turc. Je doute que l'histoire du mauvais temps, rapportée dans le livre de bord soit exacte. Si elle était exacte et si vraiment le bétail avait souffert, le bateau se serait naturellement arrêté à Rhodes ; puisqu'il ne l'a pas fait, il eût pu parfaitement atteindre Samos, à raison de l'amélioration du temps constatée sur le livre de bord.

La Couronne ne me demande pas de tirer une conclusion particulière du fait que le *Proton* s'est arrêté à Calymnos, au lieu de poursuivre sa route vers Samos, et je n'en ai tiré aucune jusqu'à ce que, m'étant mis à examiner les témoignages dans le détail, l'exacte signification des mouvements du *Proton* m'est apparue. J'eus d'abord quelques doutes sur la question de savoir jusqu'à quel point je devais tenir compte d'une induction contraire à la thèse du réclamant qui n'avait pas été présentée au cours des débats ; mais étant donné qu'il s'agissait, non pas d'admettre de nouveaux témoignages, mais seulement d'apprécier ce qui avait été effectivement produit devant la Cour, je pensai que je ne pouvais négliger les résultats de mes investigations. En même temps, il me parut juste que M. Booth fût mis à même de fournir ses explications et, pour cela, j'ai renvoyé l'affaire à l'instruction et j'ai rappelé le capitaine du navire pour nouvel interrogatoire. Le résultat a été que je ne suis que plus fermement convaincu de l'exactitude de mes déductions. Le capitaine ne put donner de meilleures raisons de n'avoir point

débarqué son bétail à Rhodes, que ce fait d'avoir dépassé l'île très tôt dans la matinée, et il présenta comme autre explication du voyage à Calymnos le fait que Kourémétis désirait faire plaisir à ses amis, habitant l'île, en les fournissant de farine dont ils avaient besoin, ce qui s'accorde difficilement avec l'histoire de la vente ordonnée par les autorités italiennes. Je suis donc convaincu que la farine devait faire place à l'huile et que si l'huile n'avait pas pu être embarquée, il n'y aurait pas eu d'autre raison de décharger la cargaison à Calymnos.

Maintenant on peut dire que l'intention du propriétaire de passer une cargaison de contrebande, intention qui échoua par l'action des autorités italiennes, ne donne à la Couronne aucun droit de confisquer le navire, et c'est parfaitement exact, mais je pense que ce fait est pertinent au regard de la question que j'ai á trancher touchant la propriété du navire. Je m'occupe des preuves tenant aux circonstances et c'est là une circonstance qui, prise en elle-même, peut n'avoir aucune signification, mais qui, rapprochée d'autres faits, tend à établir la prétention de la Couronne.

Les tâches auxquelles fut employé le navire, les relations étroites de Kourémétis avec les autorités allemandes, son refus de témoigner devant cette Cour, tout cela converge vers un même point et, après avoir pesé toutes les preuves de mon mieux, j'en déduis que le véritable propriétaire du *Proton* était le Gouvernement allemand; que bien que Kourémétis ait pu avoir quelque intérêt dans la cargaison, il n'en avait aucun dans le navire, et qu'il était un simple agent du Gouvernement allemand aux ordres duquel il était obligé d'obéir. Je pense qu'il s'ensuit comme corollaire que le *Proton* tombe sous le coup de l'une ou l'autre ou des deux exceptions 2 et 3 de l'article 40 de la Déclaration de Londres, en tant que son propriétaire nominal doit être considéré comme un agent placé à bord par le Gouvernement ennemi, et qu'il était en réalité employé exclusivement à son service. Donc, au cas où cette affaire devrait être traitée selon les termes de la Déclaration de Londres, j'estime que le *Proton*, bien qu'il ait eu le droit de battre pavillon grec, est sujet à condamnation et confiscation comme prise légitime et j'ordonne qu'il soit vendu ou remis à la Couronne.

Mais à supposer que le *Proton* doive être relaxé en vertu de la Déclaration de Londres ou à raison du document émis par le Registrar, la Couronne n'en demande pas moins sa condamnation pour d'autres motifs. En effet, un Ordre en Conseil du 20 octobre 1915 déclare que les Cours des Prises anglaises ne devront plus se conformer à l'article 57 de la Déclaration de Londres, mais revenir à leurs anciennes règles et coutumes.

M. Booth soutient que cet Ordre n'a pas d'effet rétroactif et ne saurait atteindre son client et, en ce qui concerne la conduite du *Proton* avant sa capture, je crois que M. Booth a raison. Mais la question de propriété du navire est une autre matière à traiter. La propriété est un état continu sans rapport avec une action déterminée et, en conséquence, elle peut être envisagée par la Cour à toute époque.

Parmi les anciennes espèces, je n'en trouve aucune qui soit absolument semblable au procès actuel, encore que des questions de pavillon et de

propriété aient souvent attiré l'attention des Cours. Lord Stowell déclare, dans l'affaire du *Vigilantia* (1, C. Rob. 1.; 1, Eng. P. C., p. 33) que, certaines circonstances particulières mises à part, le caractère national d'un navire devait se déterminer par la résidence de son propriétaire; mais que si le bateau navigue avec les papiers d'un pays étranger, il doit être considéré comme ayant pris le caractère de la nation dont il a reçu les papiers. Je crois pourtant, dans le cas qui nous occupe, qu'en temps de paix, le caractère national d'un navire dépendrait uniquement de son port d'enregistrement et, selon ce criterium, le *Proton* serait incontestablement grec, c'est-à-dire neutre. Même si nous recherchions le domicile du propriétaire inscrit, je pense qu'il faut déclarer que le *Proton* est grec, en dépit de l'ingénieuse argumentation de M. Preston. Car Kouremétis abandonna son domicile allemand après l'ouverture de la guerre et il a maintenant, à mon avis, un domicile en Grèce.

Mais Lord Stowell n'eût jamais toléré qu'un pavillon neutre pût servir à un ennemi caché. Comme il le remarqua dans l'affaire du *Rosalie and Betty* [1800] (2, C. Rob. 343; 1, Eng. P. C. 246), « si des neutres veulent se prévaloir des droits des neutres, ils doivent se conduire comme tels », et il était prompt à découvrir toute *mala fides* dans l'usage du pavillon.

Les motifs pour lesquels un vaisseau neutre peut être condamné se ramènent en réalité à deux catégories : la première comprend les cas où un neutre entreprend un certain trafic qui lui est interdit par un belligérant; la seconde comprend les cas ou l'ennemi essaye de dissimuler son identité sous un caractère neutre.

A la première catégorie, on peut rattacher : 1° le transport de contrebande; 2° le fait d'entreprendre un trafic interdit, au sujet duquel on peut consulter les affaires du *Rendsborg* [*1802*] (4, C. Rob. 121), de l'*Anna Catharina* [*1802*] (4, C. Rob. 107) et du *Princessa* [*1789*] (2, C. Rob. 49), et 3° l'accomplissement de ce qui est appelé « d'assistance hostile » (*unneutral service*). Assistance hostile est une expression élastique; les principes en sont envisagés dans les affaires de l'*Emmanuel* [*1789*] (1, C. Rob. 296; 1, Eng. P. C. 141) et du *Carolina* [*1802*] (4, C. Rob. 256; 1, Eng. P. C. 385). Ils ne sont pas difficiles à énoncer, bien que parfois leur application soit délicate. Mais, en fait, le transport de contrebande et la participation au trafic interdit ne sont que des formes spéciales d'assistance hostile, et les principes qui justifient une condamnation dans une catégorie, en réalité, s'appliquent à toutes.

Ce que j'ai à considérer plus particuliérement, ce sont les espèces qui rentrent dans la seconde catégorie, quand le propriétaire nominal est neutre, mais que le véritable propriétaire est ennemi.

Avant la Déclaration de Paris, toute marchandise ennemie trouvée sur un navire neutre était confisquée et, si un intérêt ennemi caché était découvert dans une cargaison neutre, la cargaison entière, tant neutre qu'ennemie, était confisquée, à cause de la tentative de fraude : *Graaf Bernstorf* [*1800*] (3, C. Rob. 109; 1, Eng. P. C. 265). Et pour le transfert d'un navire ennemi à un neutre en temps de guerre, qui, dit Lord Stowell, était permis par l'Angleterre, mais non par la France (toutefois, je doute fort que cette affir-

mation soit exacte à l'heure actuelle, et si elle l'est, elle aurait de curieuses conséquences maintenant que la France est notre alliée) il était indispensable qu'il y eût une vente de bonne foi, et si quelque intérêt ennemi subsistait, le navire était condamné : *Sechs Geschwistern* [*1801*] (4, C. Rob. 100 ; 1, Eng. P. C. 363). Et un navire ennemi nominalement transféré, mais continuant à faire le trafic auquel il était affecté alors qu'il battait pavillon ennemi, partageait le même sort; *Vigilantia* (1, C. Rob. 1; 1, Eng. P. C. 31), et, à dire vrai, semblable transaction était « extrêmement suspecte » : *Bernon* [*1798*] (1, C. Rob. 101; 1, Eng. P. C. 70).

Dans l'affaire de l'*Odin* (1, C. Rob. 248; 1, Eng. P. C. 127), Lord Stowell condamna un navire qui n'avait été transféré qu'en apparence par son propriétaire anglais à un neutre, et qui avait été employé à faire avec l'ennemi un commerce auquel on n'aurait pu rien objecter si le navire avait appartenu *bona fide* au neutre; le motif substantiel de condamnation, dans l'espèce, était qu'un sujet britannique commerçait en secret avec l'ennemi, bien que la condamnation ait été en fait basée sur le motif que le réclamant n'avait pas établi son titre de propriété, car, à cette époque, tout réclamant était tenu de produire un titre positif et, s'il ne le faisait pas, le navire était attribué aux capteurs, comme il arriva dans l'espèce assez analogue du *Rosalie and Betty* (2, C. Rob. 343; 1, Eng. P. C. 246). Un demi-siècle plus tard, s'appuyant sur cette règle, le Dr Lushington condamna un navire russe qui avait été transféré au pavillon belge, pour le motif que le réclamant ne pouvait prouver son titre, bien que toutes les parties intéressées fussent en fait neutres : *Maria* (no 2) [1857] (11, Moo. P. C. 271; 2, Eng. P. C. 616). Mais cette décision fut rectifiée en appel par le Conseil privé, lorsque la Cour fit une distinction entre un navire ennemi, vendu de bonne foi à un neutre, avant l'ouverture de la guerre, et un navire transféré postérieurement. La règle énoncée par Lord Stowell et reprise par le Dr Lushington est approuvée dans le second cas, mais, quant au premier, le Chief Justice Cockburn, qui rendit le jugement de la Cour, dit (p. 627) : « C'est évidemment chose tout à fait différente d'appliquer le même principe au cas où la Cour, en prononçant sa sentence, est obligée de tenir compte du fait que le navire était propriété neutre et, en conséquance, n'était pas sujet à capture. Dire, en pareil cas, que parce que la partie dont la réclamation est présentée ne peut avoir que le titre légal, alors qu'une autre a le bénéfice de l'entreprise, le navire, bien que propriété neutre, doit nécessairement être condamné, est une proposition à laquelle nous ne devons pas être considéré comme donnant notre assentiment, alors que les faits de la présente affaire ne nous obligent pas à prononcer sur elle. »

Tel étant l'état des autorités, il ne me reste plus qu'à appliquer à la présente affaire les principes que j'en ai tirés. J'en arrive à la conclusion que la Cour est en droit de rechercher le véritable propriétaire et, si elle découvre qu'il est un ennemi qui s'est dissimulé, dans une intention frauduleuse, derrière un nom de propriétaire nominal qui est neutre, elle condamnera le navire. Je ne vois pas de distinction de principe entre le cas d'un ennemi qui, pour éviter la prise, essaie de transférer son navire à un neutre, tout en y

conservant son intérêt, et celui d'un ennemi qui, dans un but semblable, acquiert la propriété d'un navire nominalement neutre. J'estime que le navire doit être condamné dans l'un et l'autre cas. Pourtant si cette proposition était trop extensive, si une distinction devait être faite en faveur d'un sujet ennemi qui emploie son argent à acheter un navire neutre, destiné à accomplir des opérations de transport ordinaires, je n'hésite pas à dire qu'aucune circonstance favorable de ce genre ne protège le *Proton*. J'ai déjà trouvé que le véritable propriétaire était le Gouverment allemand et que le navire fut acheté en vue de favoriser les desseins de l'ennemi ; et je crois que, lorsque la Couronne établit qu'un Gouvernement ennemi a acquis lui même, le contrôle d'un navire neutre, elle a fait assez. La Cour n'a pas besoin de demander la preuve que le navire était en train d'effectuer un acte d'assistance hostile particulier, mais elle le condamnera simplement comme propriété ennemie.

Si je dois être lié par le pavillon, et si je dois dire que *Proton* est vraiment un navire grec qui doit être traité comme neutre, je déclarerai que le propriétaire s'est rendu coupable d'assistance hostile (en prenant cette expression dans un sens large) en prêtant son nom à l'ennemi et qu'il doit en conséquence perdre son navire ; mais si, comme je pense que tel est le véritable fondement de ma décision, je trouve que le navire est en réalité un navire allemand, bien que figurant sur le registre grec, la question des droits et des devoirs des neutres cesse d'avoir ici de l'intérêt et je le condamne comme navire ennemi.

Il se peut que les livres ne contiennent aucun précédent exactement semblable, mais j'estime que cette décision est basée sur les principes déduits d'une longue série de sentences faisant autorité, et elle est certainement en harmonie avec les régles admises par les signataires de la Déclaration de Londres ; car il est clair que ce sont justement des cas comme celui du *Proton* qui ont été exceptés du bénéfice de l'article 57.

Du 8 février 1916. — Cour des Prises de S. M. Britannique en Egypte, siégeant à Alexandrie. — Cator, Président. — Avocats : Arthur Preston, pour la Couronne ; G. A. W. Booth, pour les réclamants.

86

Haute Cour de Justice
Division d'Amirauté (en matière de prises), 29 février 1916

SAUVETAGE, RÉMUMÉRATION, CARGAISON SAISIE.

Doit être prélevée sur le produit de la vente de la cargaison saisie la part incombant à celle-ci dans une rémunération pour sauvetage.

(Navire français *Chateaubriand* [cargaison])

Le voilier français *Chateaubriand*, se rendant de Taltal à Dunkerque avec une cargaison de nitrate, dut recevoir assistance, le 11 novembre 1914, des Downs à la Tamise. Le 16 décembre 1914, alors qu'il se trouvait dans le port de Londres, sa cargaison fut saisie comme prise. Ultérieurement, le pilote Meakins conclut un accord avec les solicitors représentant le *Chateaubriand* et sa cargaison pour fixer sa rémunération de sauvetage à 40 l. st., et il reçut paiement de la part (11 l. 3 sh. 4 d.) incombant au navire et au fret. Le 19 février 1915, sur demande contre le *Chateaubriand*, sa cargaison et le fret, le juge Bargrave Deane fixa la rémunération de sauvetage due aux remorqueurs *Lady Duncannon* et *Scotia*, mais en réservant le jugement contre la cargaison jusqu'après la procédure de prise. L'affaire vient ainsi devant le juge des prises.

Sir Samuel Evans, président:

Je pense que la partie de la somme due pour rémunération de sauvetage et des frais qui incombe à la cargaison, que cette somme ait été fixée par accord ou par jugement, doit être prélevée sur le produit de la vente de la cargaison pour ce qui concerne le sauvetage de la cargaison.

Du 29 février 1916. — Haute Cour de Justice. Division d'Amirauté (en matière de prises). — Sir Samuel Evans, président. — Avocats : le Solicitor du Trésor; Mowl et Mowl pour le *Lady Duncannon*, Charkson et C° pour le *Scotia*, Lowless et C° pour Meakins.

87

Cour des Prises de S. M. Britannique en Egypte (siégeant à Alexandrie), 2 mars 1916

Société, Succursale, Transfert de propriété, Caractère ennemi des marchandises; Retrait par un neutre de ses biens se trouvant en pays ennemi a l'ouverture des hostilités, Société neutre, Succursale en pays ennemi.

Une succursale d'une société constitue une entité distincte qui, dans ses rapports avec les autres succursales, doit être traitée comme toute autre maison de commerce au point de vue des règles sur le transfert de propriété;

Par suite, des marchandises appartenant à la succursale de Hambourg d'une société américaine doivent, prima facie, *être considérées comme des marchandises ennemies.*

A l'ouverture des hostilités, un neutre peut retirer ses biens du pays ennemi et ceux-ci ne sont pas confiscables au cours de ce retrait;

La même faculté appartient à une société neutre qui, ayant une succursale en pays ennemi, la supprime à l'ouverture des hostilités.

(Navire allemand *Lutzow* [cargaison])

Cator, président :

Il s'agit d'une instance introduite par une Société, l'*American Trading Co*, en vue de la relaxe de marchandises achetées par une succursale à Hambourg et expédiées à une autre succursale à Kobé (Japon). La Société a été déclarée dans l'Etat du Maine, son siège social est à New-York, mais elle fait des affaires dans toutes les parties du monde. Sa réclamation est basée sur deux chefs : premièrement sur ce que la succursale de Hambourg a agi simplement en qualité d'agent d'achat pour la Société ou sa maison de Kobé ; deuxièmement sur ce qu'à l'ouverture de la guerre la Société a pris immédiatement des mesures en vue de fermer cette succursale, qu'elle ne s'engagea dans aucune nouvelle affaire en Allemagne et qu'elle ne s'y maintint que le temps nécessaire à la liquidation de ses affaires.

La Société est indignée de ne pouvoir obtenir la relaxe de ces marchandises et dit que le Procureur de Londres n'a fait aucune difficulté pour restituer d'autres marchandises embarquées, prétend-elle, dans des conditions semblables. Je doute que les circonstances aient été réellement semblables. En ce qui concerne un colis de pepsine embarqué à New-York, il est plus que probable que la propriété restait au siège central au moment de la saisie, et, dans ces conditions, le réclamant est parfaitement en droit d'en obtenir la relaxe; et en ce qui concerne un colis acheté en Suède, rien ne nous indique quel en est le propriétaire. En outre, ces marchandises étaient sur des bateaux britanniques ou neutres, tandis que celles qui nous occupent proviennent d'un navire allemand qui a été déclaré de bonne prise. Mais je n'ai pas à raisonner sur la raison qui a déterminé le Procureur de Londres. Il suffit que le Procureur d'Egypte juge à propos de contester le droit du réclamant à la relaxe des marchandises dans le cas présent. Mon devoir est seulement d'examiner les faits de ce cas particulier et de dire le droit de mon mieux.

J'avoue ne pas mieux saisir ce qu'on entend par une « agence d'achat », comme forme particulière d'activité commerciale, que Sir William Scott ne comprenait l'expression *nominal firm* dans l'affaire du *Jonge Klassina* [1804] (5, C. Rob. 297; 1, Eng. P. C. 485). Si cela signifie une agence de commission ou une agence qui ne fait que les achats entre tierces parties, sans manutention de marchandises, il est clair que l'office du plaignant à Hambourg n'était pas une « simple agence d'achat ». Pour prendre l'exemple qui nous est soumis, la succursale avait acheté elle-même les marchandises à des vendeurs allemands; elle les avait embarquées elle-même et avait elle-même tiré une traite à longue échéance sur la succursale de Kobé pour régler la transaction. La propriété de ces marchandises appartient indubitablement à un certain moment à la succursale de Hambourg, et je pense qu'elle lui restait à l'époque de la capture. M. Booth admet que si la transaction avait eu lieu entre deux maisons séparées, il ne pourrait prétendre que la propriété ait été transférée, mais il s'est efforcé avec persévérance, quoique sans succès, de me convaincre que, parce que les entreprises de

Hambourg et de Kobé n'étaient que des succursales de la Société de New-York, au moment où Hambourg embarqua les marchandises pour Kobé, il y eut transfert de propriété. Je ne puis admettre cette conception. Je pense qu'une succursale d'une société doit être traitée sur le même pied que toute autre maison de commerce et que, pour les affaires traitées en dehors par une société, chacune de ses succursales forme une entité séparée comme une maison de commerce et que, dans ses relations avec les autres succursales, elle doit être régie par les mêmes règles, concernant le transfert de propriété, qui s'appliqueraient si les maisons n'avaient aucun lien entre elles. Je n'ai pas le moindre doute qu'au moment de la capture, la propriété de ces marchandises appartenait encore à l'agence de Hambourg et qu'elles doivent être traitées *prima facie* comme appartenant à un ennemi en vertu du principe bien connu que la propriété qui revient à une entreprise exercée en territoire ennemi, doit être considérée comme ennemie, même si l'entreprise est celle d'un national de l'Etat capteur ou d'un neutre. Et il n'y a pas à distinguer suivant que l'affaire est conduite par un seul individu, une association, une société.

Cette règle n'est pas controversée, mais on discute beaucoup sur l'indulgence — s'il en faut avoir — qu'on doit réserver à un non-ennemi qui cesse ses relations avec le pays ennemi à la déclaration de guerre. Qu'une certaine indulgence lui soit due, cela était, je pense, admis en théorie depuis très longtemps, mais la question s'est compliquée du fait que cette théorie paraissait être en conflit avec la règle stricte qui défend à un sujet britannique de commercer avec l'ennemi et, en conséquence de ce conflit, l'idée semble prévaloir que la règle peut être invoquée au bénéfice des neutres, mais non en faveur de sujets britanniques.

Je suis arrivé à cette conclusion que cette idée est erronée et que, si dur que cela puisse être en pratique pour les individus, aucune distinction de ce genre n'a jamais été formulée par la Cour des Prises. Il est incontestable qu'il existe en fait une grande différence entre les neutres et les sujets d'une puissance belligérante en matière de commerce. En effet, un neutre qui n'a pas de maison de commerce en territoire ennemi est parfaitement libre de trafiquer avec l'ennemi, pourvu qu'il ne contrevienne pas aux règles concernant la contrebande et le blocus, tandis que les lois de ce pays interdisent à un sujet britannique d'entretenir des relations quelconques avec l'ennemi, sauf en vertu d'une licence spéciale de la Couronne, et parfois les règles interdisant ces rapports ont été appliquées avec une extrême rigueur contre des sujets britanniques. Mais quoi qu'il en ait été anciennement, j'estime que, depuis l'époque où Sir William Scott présida, pour la première fois, la Cour des Prises, on a été amené à reconnaître qu'à l'ouverture de la guerre un non-ennemi pouvait se retirer, lui et ses biens, du pays ennemi, si tel était son désir ; et je ne puis trouver que Sir William ait jamais formellement distingué entre la situation des neutres et celle des sujets britanniques, ni entre les maisons ayant des succursales en territoire ennemi et les individus qui ont seulement des intérêts dans ces maisons ; ni même, après ouverture effective des

hostilités, entre les personnes qui se trouvaient en pays ennemi au moment de la capture de leurs marchandises et celles qui ne s'y trouvaient pas, quoiqu'à tout autre moment cette circonstance aurait été indubitablement considérée comme un facteur décisif.

Peut-être une étude chronologique des autorités pourra-t-elle mieux illustrer mon point de vue. Je commence par deux cas importants qui furent jugés presqu'au même moment, et il convient d'examiner tout d'abord le plus récent des deux. C'est le cas du *Hoop* [1799] (1, C. Rob. 196; 1, Eng. P. C. 104). La règle énoncée dans cette affaire comme règle juridique admise en dehors de toute controverse, était qu'un sujet britannique ne pouvait commercer avec l'ennemi en aucune façon sans une licence spéciale de la Couronne. La question de se retirer du pays ennemi à l'ouverture de la guerre n'était pas engagée, mais Sir William Scott cita un certain nombre de cas pour montrer avec quelle rigueur la Cour s'était opposée à tout commerce avec l'ennemi et, incidemment, il apparaît que la règle avait été appliquée si durement qu'elle empêchait tout sujet britannique de retirer ses propres marchandises du pays ennemi. Comme cas cité dans l'affaire du *Hoop*, celui de M. Escott, qui embarqua du vin le 7 avril 1780, à Malaga, paraît particulièrement dur, mais l'opération avait eu lieu environ près d'un an après la déclaration de guerre entre l'Espagne et la Grande-Bretagne, et, bien que le fait ne ressorte pas de la citation dans l'affaire du *Hoop*, il est considéré comme un point très important dans le jugement *Madonna delle Gracie* [1802] (4, C. Rob. 195) auquel je me référerai ultérieurement. Dans le cas de l'*Eenigheid* (Lords, 21 mars 1795), on condamna des marchandises chargées avant la déclaration de guerre, bien que le navire n'eût pas pris la mer avant cet événement, mais de la référence de Stowell à ce cas dans le jugement *Juffrow Catherina* [1804] (5, C. Rob. 141), il appert que les marchandises avaient été réclamées d'Angleterre et que leur livraison aurait pu être contremandée. Le jugement du *William* (Lords, 19 déc. 1795) est un autre jugement sévère : le propriétaire britannique avait seulement reçu payement en nature d'une dette antérieure parce qu'il ne pouvait être payé d'aucune autre manière. Ces cas furent tous cités sans désapprobation par Lord Stowell pour montrer combien stricte était la loi contre le commerce avec l'ennemi, mais son attention n'était alors attirée en aucune façon sur la situation des sujets britanniques ou autres en pays ennemi à l'ouverture des hostilités. Cette question, cependant, pour autant qu'elle intéresse les neutres, a été touchée par lui, incidemment, dans son jugement sur la *Vigilantia* (1, C. Rob. 1 ; 1 Eng. P. C. 31), où il traita de la règle applicable concernant le caractère national d'un navire et du droit pour un neutre d'acheter des navires ennemis et de les employer à commercer au bénéfice de l'ennemi. Il se réfère à une opinion qui s'était répandue à l'étranger à la suite de certaines affaires où des biens avaient été restitués à des neutres, d'après laquelle la Cour ne pouvait s'attacher qu'au domicile des parties, et il ajoute : « Mais le cas du *Coopman* (*Nancy* et autres navires, Lords, 9 avril 1798) fut récemment tranché selon des principes très différents. Il fut alors dit par les Lords que les cas antérieurs concernaient simplement le début

d'une guerre; que dans le cas d'une personne faisant habituellement le commerce en pays ennemi, quoique n'y résidant pas, elle devait avoir le temps de se retirer de ce commerce ; et qu'il serait trop onéreux pour les neutres de dire qu'immédiatement, dès l'ouverture de la guerre, leurs marchandises devenaient sujettes à confiscation ». Ici, quoique la lourdeur de la charge pour les neutres soit invoquée comme base de la règle, on ne suggère aucune distinction à faire entre les neutres et les sujets britanniques, bien qu'une distinction soit certainement faite entre résidents et non-résidents.

La *Madonna delle Gracie* (4, C. Rob. 195) fut jugée en février 1802 et les capteurs invoquèrent le cas de M. Escott. Mais Lord Stowell relâcha la cargaison et distingua les deux cas surtout pour ce motif qu'Escott était marchand de vin, tandis que Gregory ne l'était pas (le chargement consistant en vin dans les deux cas). Gregory avait acheté le vin quelques années auparavant dans l'intention d'en fournir à la flotte britannique, circonstance particulière à laquelle Sa Seigneurerie se réfère comme méritant au réclamant une considération spéciale. A l'ouverture de la guerre, le vin fut mis en dépôt et il fut seulement transporté quand une occasion se présenta trois ans plus tard. Le cas est très difficile, car si Gregory n'était pas un marchand, il résidait en Espagne quand la guerre éclata et il continua à y résider quelque temps après et les vins ne furent pas immédiatement retirés. Le délai fut un facteur embarrassant pour le juge, mais, sur ce point, il déclare : « C'était la première occasion qui s'offrait de les expédier ; et comme c'était la première occasion, elle peut, je pense, être considérée comme annihilant le temps écoulé et comme rattachant les deux périodes l'une à l'autre. » Ceci implique clairement que Gregory avait le droit de retirer ses marchandises dans la première période, c'est-à-dire à l'ouverture des hostilités.

Le cas des *Drie Gebrœders* [1778-9], (4, C. Rob. 232 ; Hay and Marriott, *Reports*, 270) vint, devant la Cour, un mois plus tard. Un certain Grant, d'origine britannique, mais invoquant un domicile commercial en Amérique, vint en Europe pour recouvrer des créances en France. Il obtint une partie de son argent et l'employa à l'achat de plusieurs navires de prise qu'il envoya en Angleterre. Deux de ceux-ci, comme nous l'apprenons d'après le jugement, furent capturés mais restitués. Plus tard, il vint de nouveau en France, recouvra d'autres dettes et employa les fonds en un chargement de beurre à destination de Lisbonne. Celui-ci fut condamné pour ce motif que c'était là une spéculation ayant son origine en France. En outre il semblait que M. Grant eût, entre temps, perdu son caractère de commerçant américain, quoique la Cour ait évité de prononcer s'il avait acquis celui de français ou d'anglais. Quant au motif qui lui avait fait recouvrer sa propriété dans le premier cas, le jugement dit qu' « il était établi que M. Grant avait engagé cette transaction simplement dans le but de retirer ses fonds et de remporter ses biens chez lui, en Amérique. De tels prétextes doivent en tous temps être examinés avec beaucoup de méfiance ; mais quand l'opération semble avoir été faite *bona fide* dans ce but, et avoir visé uniquement

à retirer les biens que les accidents de la guerre peuvent avoir placés dans les pays belligérants, des cas de ce genre ont droit à être traités avec une certaine indulgence. »

J'estime que cela signifie que, ayant, en tant que neutre, des biens en France, il avait le droit de se rendre en France, d'y toucher son argent, d'y acheter des marchandises avec cet argent et les expédier de France, sans acquérir en France un domicile commercial qui rendît ses marchandises sujettes à capture. Rien ici ne suggère que cette indulgence doive être réservée aux neutres, quoique si Grant eût été sujet britannique, en traitant cette affaire sans une licence il aurait couru le grave danger de perdre ses biens pour commerce avec l'ennemi. C'est là justement un cas qui montre bien une difficulté que chaque Cour de Justice a parfois à résoudre, la difficulté non de concilier deux principes contradictoires, ce qui, *ex hypothesi*, est impossible, mais de décider si le cas particulier tombe d'un côté ou de l'autre de la limite qui sépare ces principes. Ce cas de Grant peut-être comparé et opposé à celui de M. Dutilth, dans le *Hannibal et Pomona* (Lords 1800), visé à la page 384 de Wheaton, *International Law* (2e édition anglaise 1880, par. 324), cas qui montre l'effet de la résidence en pays ennemi au cours de la guerre.

Le 27 janvier 1804 fut jugé le cas de l'*Océan* (5, C. Rob. 90). Sir William Scott dit : « Cette affaire est relative à la siuation de sujets britannique établis en pays étranger en temps de paix et prenant de promptes mesures pour se retirer à l'ouverture de la guerre.

« L' *affidavit* de réclamation porte que ce gentleman s'était établi comme associé d'une maison de commerce en Hollande, mais qu'il avait pris des dispositions pour la dissolution de la société et qu'il n'avait été empêché de se retirer personnellement que par la détention de tous les sujets britanniques qui se trouvaient en territoire ennemi à l'ouverture de la guerre. Dans ces circonstances, je pense que ce serait aller plus loin que ne l'exige le principe légal que de qualifier cette personne d'après son occupation antérieure et sa présente résidence contrainte en France, de façon à ne pas admettre qu'elle se soit soustraite aux conséquences des hostilités par les moyens qui ont été employés pour cela. »

C'était là, assurément, le cas d'une association, mais Lord Stowell ne s'attache pas à ce fait et traite le cas en général comme celui d'un sujet britannique établi à l'étranger à l'ouverture de la guerre et faisant tout son possible pour rompre ses liens avec l'ennemi. Le Dr Robinson ajoute une note instructive sur cette affaire car, après s'être référé à une autre semblable, il écrit : « La situation des sujets britanniques désireux de se retirer du pays ennemi en cas de guerre, mais empêchés de prendre des mesures de retrait suffisamment tôt pour être habilités à obtenir restitution, constitue assez souvent un problème très ardu pour la Cour des Prises », et il continue en recommandant de demander au Gouvernement une licence spéciale plutôt que de risquer la perte de ses biens en se croyant capable de prouver l'intention du retrait. Toute la note est pénétrée de cette idée que si, au point de vue juridique, le droit de retrait est pleinement reconnu en théorie,

il peut cependant être difficile, dans certains cas, de convaincre les tribunaux qu'un individu a agi avec une célérité suffisante pour mériter protection ; et aucune distinction n'est esquissée par le Dr Robinson entre les cas d'associés dans des maisons étrangères et les autres.

Le cas du *Diana* (5 C. Rob. 60), jugé quelques semaines auparavant, quoique dépendant de circonstances spéciales occasionnées par la rétrocession du Demerara aux Hollandais en vertu du traité d'Amiens et sa nouvelle occupation à la reprise des hostilités, reconnaissait, apparemment, un droit général aux non-ennemis de se retirer du territoire ennemi quand éclate la guerre, mais il indique, comme ce doit être de toute nécessité, qu'il appartient, selon l'usage, à celui qui invoque l'intention de se retirer, de prouver qu'il a fait diligence pour réaliser son dessein.

Nous avons ensuite le cas du *Juffrow Catherina* (5 C. Rob. 151), jugé le 13 mars 1804. Un commerçant britannique avait commandé des dentelles avant que la guerre eût éclaté. Après cet événement, il obtint une licence d'embarquer certaines matières premières, et la dentelle fut envoyée avec celles-ci. Lord Stowell considéra que la licence ne justifiait pas l'importation de la dentelle, mais, vu que la commande de dentelle avait été passée longtemps avant d'avoir pu être exécutée, il relaxa celle-ci, tout en répétant que cette décision ne devait être nullement considérée comme affaiblissant la règle de l'interdiction du commerce avec l'ennemi. Une référence à la nécessité de faire des avances et la distinction établie entre ce cas et celui de M. Hankey (i. e. l'*Eenigheid*, Lords, 21 mars 1795, cité dans l'affaire du *Hoop*), nous permet d'inférer que la dentelle avait été payée avant la guerre et que le réclamant essayait seulement de retirer ses marchandises du territoire ennemi. Mais il est à noter qu'il s'agissait d'un sujet britannique récupérant des marchandises réellement embarquées après la déclaration de guerre, ce qui résulte du fait qu'elles étaient expédiées avec d'autres marchandises pour l'importation desquelles une licence avait été obtenue.

Il ne servirait à rien de faire d'autres citations tirées des jugements de Lord Stowell, mais, en dehors des autorités anglaises, il y a plusieurs cas américains qui méritent l'attention. Celui du *Venus* (8 Cranch, 253; Scott, *Cases on International Law*, 591) est fréquemment cité dans les recueils. Le jugement, rendu seulement à la majorité après discussion des principes qui régissent l'acquisition et la perte du domicile, déclare que le prétendu droit d'élection, lors d'une déclaration de guerre, n'existe pas. « Cette doctrine, dit-il, est aussi peu fondée en logique et en justice qu'elle l'est certainement en droit. » Je pense que cette partie du jugement repose sur de fausses prémisses. La doctrine, dit le jugement, est fondée « sur la présomption que la personne se retirera certainement avant qu'il soit possible de savoir si elle peut choisir ou non d'agir ainsi ». Mais je ne vois pas sur quoi s'appuie une telle proposition. Une déclaration de guerre ne fait naître aucune présomption. Si la personne n'a pris aucune mesure en sens contraire, son domicile acquis subsiste. Ce qu'on demande pour elle, c'est simplement une courte période pendant laquelle, si bon lui semble, elle peut prendre les dispositions nécessaires pour renoncer à son domicile

et le droit de retirer sa propriété du territoire ennemi, droit qui implique une protection de ses marchandises non pas contre le danger d'une saisie, mais contre celui d'une condamnation par la Cour des Prises. D'après la nature de ce cas, au moment où l'on arrive au jugement, son choix a été fait. Je ne puis admettre que cette doctrine ne soit pas fondée en droit, car j'estime qu'elle a été admise par la Cour des Prises britannique et, à mes yeux, elle paraît certainement fondée en raison et en justice. En outre, il faut se rappeler que ce jugement n'a été rendu qu'à la majorité. Il y avait deux juges d'un avis opposé dont l'un était le Chief Justice Marshall, et une conception juridique appuyée par l'opinion de ce grand juge mérite un profond respect.

Malheureusement, on ne peut trouver, en Égypte, les recueils d'arrêts américains et ma connaissance de ce dissentiment est basée uniquement sur une note de la page 597 des *Scott's Cases*, et sur des indications dans Westlake et dans le jugement du *Manningtry* (1). En outre, je n'ai pu obtenir un exemplaire de Duer, *Marine Insurance*, qui, d'après ce que je sais, traite toute cette question d'une manière magistrale.

Mais c'est un fait curieux que cette partie de l'affaire semble presque ignorée par les autres décisions américaines. Elle n'est citée ni dans le jugement, ni dans la discussion de l'affaire du *St-Lawrence* [1814] (2 Gall. 19) jugée en appel un an plus tard, quand le juge Story dit : « Je n'ai pas l'intention d'exprimer une opinion quant au droit d'un citoyen américain, au moment où éclatent les hostilités, de retirer ses biens, achetés avant la guerre, d'un territoire ennemi. En admettant qu'un tel droit existe, il est nécessaire qu'il soit exercé avec la diligence voulue » (Scott, 559). Il n'y est pas fait allusion dans le procès *Amory* c. *Mc Gregor*, jugé, en 1818, par la Cour Suprême de New-York (Scott, 561; 15 Johnson, 24) qui a trait à la question de commerce avec l'ennemi. Il n'en est pas fait mention non plus dans le procès *Crawford* c. *The William Penn*, jugé en 1819, où la même question est longuement examinée. En fait les dires et observations, dans ces cas et dans d'autres, tendent tous plutôt à confirmer l'opinion du Chief Justice que celle de ses collègues.

Peut-être dois-je mentionner aussi l'affaire du *Rapid* [1814] (8 Cranch, 155; Scott, *Cases on International Law*, 557), jugée la même année que celle du *Venus* (8, Cranch, 253; Scott, *Cases on International Law*, 591), mais probablement avant. Un citoyen américain avait à l'ouverture des hostilités envoyé un agent pour retirer certains de ses biens du territoire britannique. Les biens furent capturés par un corsaire américain *in transitu* et condamnés pour le motif que le réclamant s'était rendu coupable de commerce avec l'ennemi, mais la Cour eut soin d'affirmer que la question du droit d'un citoyen de se retirer, lui et ses biens, du territoire ennemi à l'ouverture de la guerre ne se posait pas. La distinction fut encore relevée dans l'affaire *Amory* c. *Mc Gregor* (Scott, *Cases on International Law*, 561; 15, Johnson, 24). Evidemment les Cours américaines ont été très embarrassées par le cas du

(1) Voy. *suprà*, t. I, p. 371.

Rapid et il est certainement difficile de comprendre pourquoi un individu qui se trouve réellement en territoire ennemi peut retirer ses marchandises, si un autre qui n'y réside pas ne peut faire la même chose. Peut-être le précédent du *Rapid* ne serait-il pas suivi aujourd'hui.

J'ai eu quelque peine à illustrer par des décisions ce que je considère comme les principes dont s'inspirait la Cour des Prises, il y a plus d'un siècle, mais il n'est pas moins important d'examiner si ces principes conservent encore leur ancienne force. Car je dois me demander si le temps a apporté dans les procédés commerciaux ou l'attitude du monde en face de la guerre des changements dont la Cour doit tenir compte. Il ne faut pas oublier que l'ancienne législation des prises vint à maturité lors des guerres napoléoniennes et que, lorsqu'elle fut arrêtée, le bateau à vapeur et le télégraphe électrique étaient également inconnus; il nous faut faire un effort d'imagination pour nous représenter un monde où les affaires se faisaient au moyen de bateaux à voile et de diligences. Heureusement pour la nation, nos Cours des Prises ne sont appelées à l'existence qu'à longs intervalles. Pendant ces intervalles, le droit des prises dort et, comme le législatif n'a jamais jugé bon d'enchaîner ni de contrôler les juges en leur donnant des directives précises quant au droit qu'ils ont à appliquer, mais leur accorde généreuse et large juridiction pour observer le droit international, c'est le privilège et le devoir de la Cour de veiller à ce que ses règles et sa pratique demeurent en harmonie avec le sentiment général de l'humanité civilisée; autrement elle serait sujette au reproche d'appliquer une lettre morte au lieu d'un droit vivant.

Mais qui oserait soutenir qu'il est moins raisonnable de permettre un choix de nos jours que jadis? Certaines difficultés ont presque disparu, car, grâce aux câbles, les décisions peuvent aujourd'hui être rapidement prises et aussi rapidement exécutées. Il y a peu de place pour des prétextes et des échappatoires. Aucun homme n'a d'excuses pour un retard. Il doit décider sur le champ s'il continuera à commercer ou s'il interrompra ses relations, et s'il agit loyalement, il convaincra facilement la Cour qu'il mérite sa protection. Et si nous poussons plus loin notre analyse, nous demandant si cette règle s'accorde avec le sentiment des peuples modernes, la réponse n'est pas douteuse. La tendance constante de ces 50 dernières années a été vers une atténuation dans la sévérité des lois de la guerre. Même ceux qui se moquaient des idéalistes rêvant l'abolition de la guerre ont contribué à rechercher les moyens de supprimer quelques-unes de ses horreurs à l'égard des particuliers. Et si plusieurs de nos ennemis n'ont pas conformé leurs actes à leurs déclarations, ce n'est pas une raison pour que nous suivions leur exemple. Ces efforts ont trouvé leur expression dans des conventions internationales qui nous sont à tous familières et l'une d'elles me semble reposer directement sur le principe que j'ai discuté dans cette affaire.

Je fais allusion à la Convention VI de la Conférence de la Paix, de la Haye, de 1907, qui recommande qu'à l'ouverture de la guerre, tous navires et marchandises ennemis se trouvant dans les ports d'un belligérant reçoivent un

délai raisonnable pour quitter le pays. Quel changement depuis l'époque où, lorsque les relations devenaient tendues, l'usage était de mettre l'embargo sur tous les vaisseaux d'un ennemi éventuel en vue de leur confiscation si les hostilités venaient ensuite à être déclarées. Nous avons été partie à cette convention et, dans la présente guerre, nous nous y sommes conformés; ce serait vraiment le monde à l'envers si, par sentiment humanitaire nous permettions à la propriété de nos ennemis de quitter nos ports et, si en même temps, nous confisquions celle des neutres et des sujets britanniques parce qu'elle peut être entachée d'origine ennemie.

En outre, la doctrine a été tout récemment reconnue à l'égard d'associations tant devant cette Cour qu'en Angleterre. Dans l'affaire du *Manningtry* (1), Sir Samuel Evans discute la règle et la considère comme établie en faveur de sociétaires étrangers dans une firme ennemie. Il n'était pas appelé à faire plus, mais il ne montre certainement aucune désapprobation de la règle plus large que soutenait le Chief Justice Marshall, alors que le juge Mathew, il y a peu d'années, dans l'affaire du *Nigel Gold Mining C°* c. *Hoàde* [1901] (70 L. J. K. B. 1006; 2 K. B. 849) s'élevait avec tant de force contre la règle posée dans l'affaire du *Venus* (8 Cranch, 253; Scott, *Cases on International Law*, 591).

Mais je suis heureux de penser que la règle ancienne, comme je la lis exposée par Lord Stowell lui-même, suffit à la protection de tous les individus qui peuvent avoir été surpris par l'ouragan de la guerre. Personne ne peut désirer infliger des charges inutiles à des sujets britanniques ou neutres, et si, à l'ouverture de la guerre, un non ennemi, qu'il soit neutre ou britannique, résident ou non, arrête promptement ses affaires et prend simplement les dispositions nécessaires pour retirer ses biens du territoire ennemi, je pense qu'il a le droit de le faire. Il ne donne aucune aide à l'ennemi en ce faisant, c'est plutôt l'inverse, et je pense qu'il mérite tous les égards de la Cour, à la condition qu'aucune tentative ne soit faite par un sujet britannique pour échapper à la règle prohibant le commerce illicite avec l'ennemi. Mais, naturellement, la charge de la preuve doit continuer à incomber au réclamant, et jusqu'à ce qu'il l'ait fournie, ses marchandises demeurent sujettes à confiscation.

Dans la présente affaire, nous avons seulement à nous occuper d'un réclamant neutre domicilié en pays neutre. Car, que le domicile d'une société commerciale doive être considéré comme se trouvant au lieu d'où ses affaires sont dirigées ou à celui où elle a été déclarée, l'*American Trading C°* doit être jugée neutre. A moins, bien entendu, ce qui peut être, que l'expression « domicile commercial » ne soit simplement au fond qu'un terme commode pour exprimer qu'on possède une maison de commerce dans un pays donné sans égard à la résidence réelle, de même qu'un individu peut avoir simultanément un domicile commercial dans deux pays différents. Mais je n'ai pas à approfondir ce point car, si cette conception est véritablement sous-entendue dans les litiges anciens, nous n'avons qu'à

(1) Voy. *suprà*, t. I, p. 371.

rechercher où est situé le principal établissement, et, dans la présente affaire, il est certainement dans l'Etat neutre.

Les directeurs de la société disent qu'immédiatement après l'ouverture de la guerre ils avaient décidé de fermer leur maison en Allemagne, et je n'ai aucune raison de douter de leur affirmation, bien que les preuves actuellement présentes devant la Cour ne m'autorisent pas à relâcher leurs marchandises. Je leur accorderai un délai pour compléter les preuves et, si les réclamants convainquent le Procureur qu'ils peuvent invoquer la protection de la règle que j'ai énoncée, il n'y aura pas lieu pour moi d'examiner davantage l'affaire.

Du 2 mars 1916. — Cour des prises de S. M. Britannique en Egypte. — Cator, président. — Avocats : Arthur Preston, pour la Couronne; G. A. W. Booth, pour les réclamants.

88

Cour des Prises de S. M. Britannique en Egypte (siégeant à Alexandrie), 16 mars 1916

MARCHANDISES DESTINÉES A L'ENNEMI, ORDRE EN CONSEIL DU 11 MARS 1915, TURQUIE ; CONTREBANDE CONDITIONNELLE, DESTINATION ; PAPIERS DE BORD, IRRÉGULARITÉS, CONFISCATION, SAISIE JUSTIFIÉE, DOMMAGES.

L'article 3 de l'Ordre en Conseil du 11 mars 1915, visant des marchandises destinées à l'ennemi, n'est pas applicable à des marchandises destinées à la Turquie.

Des marchandises de contrebande conditionnelle transportées sur navire neutre et destinées à une ville ennemie défendue ne sont pas confiscables lorsque les réclamants établissent qu'elles ne sont pas destinées au Gouvernement ennemi, mais à la consommation privée.

Des irrégularités dans la rédaction des papiers de bord qui ont fait naître des soupçons peuvent, après examen de l'affaire, être jugées insuffisantes pour motiver la confiscation ;

Mais elles justifient la saisie et, en conséquence, mettent les dommages qui en résultent à la charge des propriétaires.

(Navire grec *Constantinos* [cargaison])

Cator, président :

La présente affaire concerne un petit vaisseau grec de 142 tonnes environ. immatriculé au Pirée. Il partit de ce port, le 30 avril 1915, à destination de

Vourla, ou, en d'autres termes, de Smyrne, car, depuis que l'entrée de ce port avait été minée, le commerce maritime de cette ville semble être passé par l'intermédiaire du bourg ou du village de Vourla qui se trouve sur la côte sud de la baie de Smyrne, à environ trente-cinq kilomètres de cette ville par la route.

Le *Constantinos* transportait une cargaison de produits alimentaires, consistant principalement en riz et denrées d'épicerie, tels que sucre et café, consignée à destination de petits commerçants. Il fut abordé à l'entrée de la baie de Smyrne, le 2 mai 1915, par le vaisseau de Sa Majesté *Welland*, agissant en vertu des instructions du vaisseau de Sa Majesté *Doris* et fut envoyé à Moudros pour examen. De Moudros, on l'amena à Alexandrie et on le confia au Marshal vers le 14 mai 1915. La Couronne l'accuse d'avoir tenté de transporter un chargement de contrebande conditionnelle dans une ville ennemie fortifiée et elle soutient, au surplus, qu'il tombe sous le coup d'un des articles de l'Ordre en Conseil, du 11 mars 1915 qui annonça certaines mesures de représailles à l'encontre de l'Allemagne.

Je m'occuperai d'abord de l'Ordre en Conseil. Le préambule expose que le Gouvernement allemand s'est rendu coupable de violations des coutumes de la guerre, qu'une telle conduite a donné à la Couronne le droit d'user de représailles et qu'en conséquence Sa Majesté a décidé d'interdire aux marchandises de toute nature l'accès ou la sortie d'Allemagne. Dans ce but, les deux premiers articles de l'Ordre disposent qu'aucun navire marchand n'aura la permission de charger des marchandises à destination ou en provenance d'un port allemand quelconque. Puis viennent deux articles traitant respectivement des navires en partance pour ou venant d'un port autre qu'un port allemand, transportant des marchandises destinées à l'ennemi ou appartenant à l'ennemi. L'article que le Procureur me demande d'appliquer dans la présente affaire est l'article 3, qui s'exprime en ces termes : « Tout navire marchand qui a quitté son port de départ après le 1er mars 1915, en route pour un port autre qu'un port allemand, chargé de marchandises ayant une destination ennemie ou qui sont propriété ennemie, peut être requis de décharger ces marchandises dans un port britannique ou allié. Les marchandises ainsi déchargées dans un port britannique seront placées sous la garde du Marshal de la Cour des Prises et, à moins qu'elles ne soient de la contrebande de guerre, elles seront, si elles n'ont pas été réquisitionnées pour l'usage de Sa Majesté, restituées par ordre de la Cour, dans les délais que celle-ci considérera comme justes d'après les circonstances, à la personne qualifiée pour cela. Toutefois le présent article ne doit pas être appliqué dans les cas tombant sous l'application des articles 2 ou 4 du présent Ordre. »

Sans aucun doute cet article, si on l'isole du contexte, peut être considéré comme applicable à un navire allant en Turquie, mais en le lisant avec le contexte et le préambule de l'Ordre, j'estime qu'une telle proposition est à peine soutenable. En vertu d'une convention internationale, les marchandises ennemies transportées sur les vaisseaux neutres sont, si elles ne sont pas contrebande, à l'abri de la saisie. L'Allemagne s'étant rendue coupable

de grossières violations du droit des gens s'est exposée à la possibilité de représailles, et la Couronne a décidé que, par mesure de riposte, le Royaume Uni ferait tout ce qui est en son pouvoir pour empêcher des marchandises quelconques d'arriver en Allemagne. Il n'y a pas un mot dans le préambule ou dans l'Ordre lui-même qui laisse à penser que ces représailles doivent atteindre un autre pays que l'Allemagne, et il est évident pour moi que le terme « ennemi » employé comme adjectif dans l'article 3 s'applique à l'Allemagne et à l'Allemagne seule, et j'imagine que l'emploi du mot « ennemi » au lieu du mot « allemand » est dû uniquement à un désir d'euphonie de la part du rédacteur de l'Ordre. De plus, les représailles, bien que parfaitement justifiées en tant que forme de punition pour les infractions au droit international, doivent toujours être considérées comme des moyens exceptionnels de guerre, et les Ordres pour leur exécution doivent être interprétés assez strictement. On peut discuter sur le point de savoir si un ennemi à qui l'on n'a rien à reprocher peut être contraint de souffrir en raison de l'inhumanité de son allié, mais, quoi qu'il en puisse être, il est évident que cet Ordre ne déclare pas avoir été fait contre la Turquie et, comme on ne donne pas à entendre que les marchandises doivent ultérieurement prendre une autre destination que la Turquie, je suis d'avis qu'on ne peut les retenir ou en disposer en vertu de l'Ordre en Conseil.

La seconde question est de savoir si l'on peut les confisquer comme contrebande de guerre. Ce sont des denrées alimentaires et, comme telles, de la contrebande conditionnelle ; la Couronne s'est efforcée de démontrer qu'au moment de la saisie du *Constantinos*, Smyrne était une ville fortifiée et Vourla aussi une position défendue. Qu'il y eut des troupes à Smyrne et que cette ville soit défendue, c'est indéniable, bien qu'évidemment Smyrne, comme on le sait, soit essentiellement un grand centre commercial, probablement la plus importante ville de commerce des possessions ottomanes, et ne soit en aucune manière une forteresse ou un arsenal maritime. Toujours est-il que la Couronne a justifié ses prétentions en telle mesure qu'il appartient aux réclamants. conformément aux dispositions de l'article 33 de la Déclaration de Londres, de démontrer que ces marchan- n'étaient pas destinées au Gouvernement ennemi, mais à la consommation privée, et à mon sens M. Alexander s'est acquitté de l'obligation qui pesait sur ses épaules.

Le navire est petit et sa cargaison consiste en de nombreux articles de peu d'importance consignés à destination de divers commerçants de Smyrne. Les réclamants ont produit une série d'affidavits déclarant que les marchandises n'étaient pas destinées aux services publics; et bien que, comme le fait remarquer le Procureur, la plupart des certificats aient une forme identique, je n'y trouve pas à redire, reconnaissant qu'ils ont évidemment été rédigés dans une étude d'homme de loi et que presque tous les réclamants sont représentés par le même avocat. Vraiment, je pense qu'on peut complimenter M. Alexander sur la façon accomplie dont il a traité son affaire. La masse de connaissements et de lettres produites à l'appui des affida-

vits, jointe au témoignage de Richard Cohen qui fut interrogé au nom des commerçants, me donne la conviction que les déclarations des affidavits sont sincères. Avant d'importer ces marchandises, les destinataires avaient obtenu du Gouverneur et du Haut Commandement militaire de Smyrne, des garanties générales ou particulières qu'elles ne seraient pas réquisitionnées, et nous tenons de M. Cohen qu'il est nécessaire en Turquie d'obtenir un tel engagement car, sans cette protection, les marchandises ont toutes chances d'être saisies, et les marchandises réquisitionnées par le Gouvernement turc sont, ainsi qu'il l'a dit et qu'on le sait assez généralement, rarement payées. C'était chose notoire pour tous ceux qui vivaient dans l'Empire ottoman au début de la guerre, même avant que la Turquie n'y participât, que les commerçants cessèrent les importations de marchandises en raison des exactions des autorités militaires et que, finalement, le Gouvernement turc fut forcé de donner des garanties contre la réquisition avant que les négociants se réapprovisionnent.

Il n'y a pas lieu de discuter les preuves en détail. J'en ai attentivement pris connaissance, et tout montre que les marchandises ont été commandées par de petits commerçants pour les besoins de leur négoce. La plupart des connaissements furent envoyés par l'entremise du capitaine, accompagnés de lettres aux destinataires. Une lettre, il est vrai, envisage la possibilité d'introduire de la contrebande absolue dans le pays, mais elle n'a rien à voir avec ce chargement. et il est fort clair que son auteur y pensait seulement comme à une bonne spéculation et ne faisait pas sa proposition en qualité d'agent du Gouvernement. Le point de vue de tous les correspondants est celui de petits commerçants considérant leurs intérêts à ce titre. Les affidavits n'ont pas été réfutés ; c'est à peine s'ils sont contestés quant à leur teneur, et c'est sans aucune hésitation que je déclare que les marchandises étaient destinées seulement à la population civile de la ville. De plus, rien ne laisse à penser qu'au moment où a été faite la présente prise, les forces armées s'étaient confondues avec la population civile au point de ne plus pouvoir en être distinguées, en sorte que les questions discutées dans l'affaire du *Kim* (1) ne se présentent pas ici.

Mais on fait un reproche au capitaine de ce qu'il naviguait avec de faux papiers. Bien que le navire fît route sur Vourla, on relève sur le livre de bord des indications laissant à penser que les autorités grecques voulaient que le capitaine déchargeât sa cargaison à Toutara (peu importe où cela se trouve) et à Dedeagatch, et il avait à bord une patente de santé représentant le navire comme se rendant sur lest à Mitylène. Il y a plusieurs manifestes de réexpédition et des certificats déclarant que les marchandises sont chargées à bord du *Constantinos*, à destination de Dedeagatch. Un d'eux ne mentionne pas le nom du vapeur et il y en a deux déclarant que les marchandises sont venues de Smyrne, ce qui est manifestement une erreur. Annexé à l'un d'eux, on trouve un ordre de livrer « connaissement joint » à une certaine personne « en ce lieu » et, au

(1) Voy. *suprà*, t. I, p. 315 et s.

cas où elle n'y serait pas, d'envoyer au bureau de l'auteur de l'ordre, « à Smyrne » ; d'autre part, un document relatif au connaissement nº 18 parle du *Constantinos* comme faisant route pour Vourla. Puis, on trouve un manifeste se rapportant aux 14 connaissements portant les numéros 15 à 18, dans lequel la destination de toutes les marchandises est indiquée comme étant Mitylène et le « Service de navigation » est inaiqué : Dedeagatch-Mitylène. Pourtant, l'ensemble des connaissements montre clairement que, quand bien même une petite portion de la cargaison pourrait avoir été à destination de Dedeagatch, la majeure partie devait être livrée à Vourla.

L'explication fournie est qu'au cas où le navire ne pourrait arriver à Vourla, il devait toucher à Mitylène et de là aller à Dedeagatch.

L'explication n'est pas très convaincante, mais, d'un autre côté, le Procureur ne m'a pas montré en quelle façon ces irrégularités faisaient plus, en cette affaire, que soulever le soupçon qu'il pouvait y avoir quelque chose à cacher. Pratiquement, toute la cargaison était à destination de Vourla. Il n'y avait aucune raison de supposer que le navire ne serait pas autorisé à s'y rendre, puisque jusqu'alors les autorités navales britanniques avaient permis l'importation de marchandises similaires sans aucune restriction et, dix jours auparavant, avaient même donné des instructions au capitaine sur la route à suivre pour éviter les mines, alors qu'il transportait une autre cargaison à Vourla sur le même navire. Aucun mystère ne fut fait sur sa destination quand il fut abordé et le capitaine, qui ne parlait pas anglais, s'était muni, pour renseigner l'officier, d'une déclaration écrite en anglais spécifiant que Vourla était son port de destination. Quand il reçut l'ordre de s'arrêter, le capitaine livra aussitôt tous les papiers, y compris les lettres et les connaissements qui lui avaient été remis par les expéditeurs et qui tous indiquaient clairement que la cargaison était à destination de Smyrne.

Le capitaine du navire de Sa Majesté *Doris* envoya le vaisseau à Moudros seulement pour le motif qu'il tombait sous le coup de l'Ordre en Conseil du 11 mars, et ne fit aucune remarque relative au fait que le bâtiment était engagé dans un commerce de contrebande. Ce fut seulement à Moudros que des soupçons surgirent de l'insuffisance des papiers du bord. Que ceux-ci offrissent matière à soupçon est chose hors de doute, et j'estime qu'ils justifièrent la décision prise par les autorités navales d'amener le vaisseau devant une Cour des Prises, en sorte que les propriétaires ne peuvent s'en prendre qu'à eux-mêmes pour les pertes ou les dommages qui ont pu en résulter; mais, maintenant que le cas a été convenablemen analysé, je ne vois rien qui m'induise à supposer que la cargaison devait être condamnée et, puisque la cargaison échappe à condamnation, le navire, lui aussi, sera restitué aux propriétaires.

Du 16 mars 1916. — Cour des Prises de S. M. Britannique pour l'Egypte. — Cator, président. — Avocats : Arthur Preston pour la Couronne; A. Alexander et G. A. W. Booth, pour les réclamants

---

89

Cour d'Amirauté de Ceylan (en matière de prises) siégeant à Colombo, 20 mars 1916

Marchandise sur navire emnemi, Caractère enmemi, Présomption, Preuve contraire, Charge de la preuve; Contrat f. o. b., Intention des parties, Connaissement a l'ordre du chargeur, Traite documentaire; Paiement d'une traite, Banque, Propriété de la marchandise; Contrat c. i. f.; Fret; Dépens.

La marchandise sur navire ennemi est prima facie *considérée comme ayant le caractère ennemi, et la charge de la preuve contraire incombe aux réclamants.*

Nonobstant la clause f. o. b. dans une expédition, l'intention des parties peut avoir été de réserver la propriété au chargeur;

Et tel est le cas lorsque le connaissement est à l'ordre du chargeur, que la délivrance des documents est subordonnée à l'acceptation de la traite tirée par lui, que la traite porte la clause « documents annexés » ou la clause « documents par l'entremise de la Dresdner Bank ».

Le paiement d'une traite par une banque à raison de ses rapports avec le destinataire ne peut avoir pour conséquence de faire passer la propriété du chargeur à la banque ou au destinataire.

Des marchandises expédiées par contrat c. i. f. restent la propriété du vendeur.

Le capteur d'un navire ennemi a droit au fret pour la cargaison conduite à destination et ce droit ne peut être affecté par un accord entre l'armateur et le consignataire agissant comme représentant de celui-ci.

Demande de dépens rejetée.

(Navire allemand *Australia* [cargaison])

Wood Renton, juge et président :

Le vapeur *Australia*, vaisseau appartenant à la Deutsche Australische Dampsfschiffsgesellschaft, qui était déjà parti d'Allemagne mais n'était pas encore arrivé à Colombo au moment où éclata la guerre actuelle, fut saisi par le navire de Sa Majesté *Fox*, le 10 août, et condamné comme bonne et légitime prise par une ordonnance de la présente Cour le 5 octobre 1914. Les questions actuellement en litige résultent : primo, des revendications faites par MM. Ford, Rhodes, Thornton et Cie qui, par une ordonnance de la Cour de District de Colombo en date du 24 octobre 1914, rectifiée par une ordonnance du 22 mars 1915, furent nommés contrôleurs de la maison Freudenberg et Cie, firme allemande, dont les membres furent, peu après le début de la guerre, internés comme étrangers de nationalité ennemie, et qui ont reçu pouvoir d'introduire et de continuer toutes procédures légales en leur nom, ou d'y défendre, sur les sommes déposées à la Cour et provenant

de la vente de certaines portions du chargement; secundo, de plusieurs demandes isolées; tertio, d'une demande de la Couronne tendant à ce qu'une somme de 4.165,31 roupies, déposée à la Cour par les solicitors de MM. Freudenberg et Cie, le 28 septembre 1914, en exécution d'une ordonnance de la présente Cour, soit déclarée être le fret dû pour le transport du chargement du vapeur *Australia*.

Comme dans l'affaire *Mirabita* c. *Banque Impériale Ottomane* [1878] (47 L. J. Ex. 318; L. R. 3 Ex. D. 164), les deux parties convinrent que l'affaire devait être réglée « sur le principe que la loi anglaise ou une loi semblable serait applicable ». Les traductions des originaux en allemand des divers documents produits comme moyens de preuve furent aussi acceptées comme étant de teneur correcte. J'ai, d'ailleurs, eu ces originaux sous les yeux et les ai consultés toutes les fois qu'il m'a paru nécessaire de le faire.

Le premier point qui doit être résolu est celui de savoir si, dans la mesure où cela intéresse les demandes, la charge de la preuve incombe aux contrôleurs ou à la Couronne. La réponse à cette question doit, à mon sens, être que le fardeau de la preuve incombe aux premiers. J'aurais abouti à cette conclusion, sans tenir compte des précédents, pour le motif que la condamnation du vapeur *Australia*, comme bonne et légitime prise, attachait un caractère ennemi *prima facie* à la cargaison. Mais cette façon de voir est à mon avis, corroborée par la décision de sir Samuel Evans dans l'affaire du *Roland* (1). Dans cette affaire, le vaisseau allemand *Roland* avait quitté la Nouvelle-Orléans à destination de ports allemands, avec une cargaison de tabac, avant la déclaration de guerre de la Grande-Bretagne à l'Allemagne. Il fut capturé après le début de la guerre, conduit à Plymouth et condamné comme prise. Wessels, Kulenkampff et Cie, de New-York, la Trinité et la Jamaïque se portèrent parties au procès, prétendant être propriétaires neutres de trois cent quarante-deux barils de tabac. Le domicile commercial de cette firme était américain. Un des associés était un sujet britannique habitant la Jamaïque et chargé des opérations commerciales dans ce pays. Les autres, bien qu'habitant New-York, étaient sujets allemands. La Couronne soutenait qu'en l'absence de preuve du caractère neutre des marchandises trouvées dans un vaisseau ennemi, on devait présumer que c'étaient des marchandises ennemies. A l'appui de cette thèse, on se référa à l'article 59 de la Déclaration de Londres, qui dispose : « Si le caractère neutre de la marchandise trouvée à bord d'un navire ennemi n'est pas établi, la marchandise est présumée ennemie. » Les demandeurs alléguèrent que la présomption en vertu de laquelle les marchandises chargées sur un navire ennemi étaient propriété ennemie, s'appliquait seulement aux marchandises chargées après la déclaration de guerre. Sir Samuel Evans régla le point en litige dans les termes suivants : « Je crois qu'il est tout à fait clair, d'après le droit des prises, que la propriété sur navire ennemi, consignée à un port ennemi, est *prima facie* propriété ennemie, et qu'il incombe aux plaignants qui prétendent que la propriété

1) Voy. *suprà*, t. I, pp. 223 et s.

leur appartient comme neutres, d'énoncer leurs prétentions et de l'établir clairement. Il n'est pas besoin de citer aucune autorité à cet effet, bien que l'on se soit référé à quelques-unes au cours de l'argumentation. Je me contente de dire que telle est et doit être la présomption dans les cas de ce genre. »

Le conseil des contrôleurs soutint que cette décision était inapplicable à la présente affaire, vu qu'ici la cargaison n'était pas à destination d'un port ennemi. Je ne pense pas cependant que sir Samuel Evans voulût apporter une telle limitation au principe qu'il soutenait. Il ne faisait qu'une simple allusion à une circonstance révélée par les faits particuliers dont il s'occupait alors. Les arguments des avocats des deux parties dans l'affaire du *Roland* sont conformes à cette façon de voir, qui est aussi corroborée par le commentaire de la Conférence navale internationale de Londres sur l'article 59 de la Déclaration. « L'article 59 formule la règle traditionnelle d'après laquelle la marchandise trouvée à bord d'un navire ennemi est présumée ennemie, sauf la preuve contraire; ce n'est qu'une présomption simple laissant au revendiquant le droit, mais aussi la charge de prouver ses droits. »

Je vais maintenant déterminer, en premier lieu, les faits relativement à chacun des points faisant l'objet des demandes des contrôleurs, puis, en second lieu, la loi applicable en la matière.

Nous commençons par une demande (A) relative à vingt caisses de bleu d'empois. Le 30 octobre 1913, MM. Freudenberg et Cie écrivirent à la Deutsche Bank de Berlin, dont ils étaient les agents à Colombo, d'après les déclarations mêmes de leur avocat dans son argumentation; ils ouvraient sous forme de comptes une série de crédits qui deviendraient valables l'année suivante. « Les crédits qualifiés de courants, stipulaient-ils, doivent s'entendre de sorte que nos engagements envers vous, quant aux diverses firmes, n'excèdent à aucun moment les sommes indiquées. » Une des firmes ainsi citées était le Vereinigte Ultramarinfabriken Aktiengesellschaft, de Cologne, pour un crédit total de 500 livres.

Le 6 février 1913, MM. Freudenberg et Cie avaient donné à cette compagnie allemande une commande pour l'expédition de vingt caisses de bleu d'empois, toutes les quatres semaines, jusqu'à avis contraire. Le 10 juin 1914, la compagnie allemande adressa à MM. Freudenberg et Cie une lettre pour les informer de l'expédition f. o. b. de bleu d'empois par le vapeur *Australia*. C'était la seizième livraison faite comme suite de la commande du 6 février 1913. La lettre d'avis contenait les conditions suivantes : « Valeur en une traite à trente jours de vue. Remise des documents par l'intermédiaire de la Deutsche Bank, Berlin, sur acceptation de la traite. »

Le 21 juillet 1914, la Vereinigte Ultramarin Cie tira sur MM. Freudenberg et Cie une lettre de change à trente jours de vue payable à l'ordre de la Deutsche Bank. Le montant en fut payé à la Vereinigte Ultramarin Cie, par la Deutsche Bank, conformément au crédit du 30 octobre 1913, et le 22 juillet la banque transmit à MM. Freudenberg et Cie la traite, avec les connais-

sements en double exemplaire, une police d'assurance et une facture. Dans la lettre du 22 juillet, la banque déclarait « attendre l'avis d'envoi de fonds » de MM. Freudenberg et Cie. Le connaissement fut endossé à l'ordre du chargeur, la Vereinigte Ultramarin Cie. Le vapeur *Australia* partit de Hambourg, en juillet 1914, et fut capturé après la déclaration de guerre. L'opération fut complétée conformément à une pratique expliquée dans les affidavits de M. Cramer, le commis au débarquement du service d'importation de la maison Freudenberg et Cie, de M. Schulsze, employé de la maison, et de M. Tonks, le représentant des contrôleurs.

Comme la valeur de la thèse des contrôleurs, pour tous leurs chefs de réclamation, dépend dans une très large mesure du caractère de cette pratique, il est peut être désirable de reproduire *in extenso* les parties principales de ces affidavits sur ce point.

« Au cours de mes fonctions, dit M. Cramer, je dois procéder au dédouanement de toutes les marchandises destinées au service d'importation qui arrivent pour ladite firme, et pour ce travail, on me remet les connaissements et les factures. Je fais alors ma déclaration d'entrée, je vais à la Douane et en remets aux autorités douanières un duplicata ainsi que les connaissements. Je paye alors les droits dus à la Douane et on me remet un titre de délivrance pour les marchandises dont j'acquitte les droits et prends livraison. Ces marchandises sont alors soit remises aux porteurs du contrat, soit transportées aux magasins de la firme. J'exécute ces diverses opérations aussitôt que le vapeur transportant les marchandises arrive à Colombo. »

« M. Schulsze déclare : « Pour ce qui est des divers effets établis par le service de banque pour le service d'importation, la pratique suivie par ladite firme relativement aux marchandises importées est la suivante : aussitôt que ladite firme reçoit les traites et les documents joints venant d'Europe, ils sont remis au service de banque. Là-dessus, le service de banque remet tous les documents et la traite au service d'importation pour comparer le montant de la traite aux factures; s'il y a conformité, le service d'importation parafe la traite et la renvoie au service de banque. Le service d'importation retire les marchandises, en prend livraison et, selon les cas, transmet les marchandises aux porteurs du contrat ou les envoie aux entrepôts de la maison. Quand la traite, dûment parafée par le service d'importation, fait retour au service de banque, celui-ci établit un effet de valeur égale à celle de la marchandise importée, calculé au taux courant du change et le transmet au service d'importation qui passe les écritures nécessaires dans ses livres. »

« D'après les renseignements que j'ai pu obtenir, déclare M. Tonks, du personnel de la maison Freudenberg et Cie contrôlée par MM. Ford, Rhodes, Thornton et Cie, contrôleurs, pour autant que je sache, que j'aie appris et que je pense, les méthodes commerciales adoptées par MM. Freudenberg et Cie relativement aux dites marchandises en provenance d'Europe, sont les suivantes : chaque année, MM. Freudenberg et Cie concluent des accords avec diverses banques en Europe pour les crédits de l'année courante qui

seront utilisés par certaines firmes nominativement désignées et par des particuliers opérant comme leurs agents. De temps en temps, quand ils ont besoin de marchandises, ils adressent des commandes à ces agents qui achètent les marchandises sur leurs ordres. Les agents se procurent tous les documents relatifs à l'expédition, s'occupent de l'assurance et chargent les marchandises. Puis ils tirent une lettre de change sur MM. Freudenberg et Cie en faveur de la banque. La banque négocie la lettre, puis les agents remettent les documents relatifs à l'expédition, la traite, la facture et la police d'assurance à la banque, et avec le produit de la vente de la traite payent les marchandises. La banque adresse alors lesdits papiers y compris les connaissements et la traite à MM. Freudenberg et Cie, directement à Colombo. Après avoir retiré les marchandises et en avoir pris livraison, MM. Freudenberg et Cie tirent un chèque sur la succursale de ladite banque à Londres, pour annuler la différence de change sur le montant de la lettre de change, et l'adressent à la banque en question. Outre ce commerce d'importation, MM. Freudenberg et Cie traitaient aussi de grosses affaires d'exportation et avaient l'habitude d'adresser aux diverses banques des traites à leur propre bénéfice ainsi que tous les documents relatifs à l'expédition desdites marchandises exportées, pour que lesdites banques en Europe les recouvrent et les négocient. Les sommes provenant de ces traites d'exportation étaient créditées au compte de MM. Freudenberg et Cie, par lesdites banques, et servaient de contrepartie au montant des traites d'importation que ces banques adressaient à MM. Freudenberg et Cie.

« Pour autant que je sache, que j'aie appris et que je pense, aucune opposition, aucun gage n'étaient mis par les banques sur lesdites marchandises importées; il n'était pas question de subordonner à l'acceptation préalable des dites lettres de change par MM. Freudenberg et Cie la faculté pour ces derniers de négocier lesdites marchandises; toujours ils retiraient les marchandises et en prenaient livraison dans le plus bref délai après la réception des documents nécessaires. »

L'affidavit de M. Tonks est corroboré par le témoignage de M. E.H. Lawrence, le gérant de la Banque nationale de l'Inde à Colombo, avec laquelle MM. Freudenberg et Cie traitaient beaucoup d'affaires. D'après ses déclarations, lorsque les marchandises étaient importées par la firme en grandes quantités, il est possible que, dans de rares cas, des lettres de change fussent envoyées à la banque; mais la pratique courante était d'adresser les documents concernant l'expédition directement à MM. Freudenberg et Cie, avec les traites. En fait, MM. Freudenberg et Cie payèrent le montant de la traite tirée en conséquence de la commande de bleu d'empois, au moyen d'un chèque sur la succursale de la Deutsche Bank, à Londres, le 27 août 1914.

Tels étant les faits, la question se pose de savoir si la propriété de la cargaison, dont nous avons à nous occuper ici, passa de la Vereinigte Ultramarin Cie à MM. Freudenberg et Cie au moment de l'expédition ou lors de la négociation de la traite du 21 juillet 1914, ou si cette propriété appartenait encore aux expéditeurs au moment de la déclaration de guerre

entre la Grande-Bretagne et l'Allemagne. La réponse à cette question doit être, à mon avis, que la propriété était encore entre les mains des expéditeurs quand commença la guerre.

Plus n'est besoin maintenant d'invoquer les précédents anciens pour déterminer la position générale des banquiers qui négocient des traites du type dont nous avons présentement à nous occuper. La question est réglée par la décision récente du Conseil privé dans l'affaire de l'*Odessa* (1). Les faits essentiels dans cette affaire étaient les suivants : MM. Schroder et Cie, firme de banquiers opérant à Londres, s'étaient engagés, en mars 1914, par un accord avec une Compagnie allemande de Hambourg (la Rhederei Actiengesellschaft), à accepter les traites de Weber et Cie, maison de commerce opérant au Chili, émises pour représenter le prix d'une quantité de nitrate de soude qui devait être vendue et expédiée par Weber et Cie à la Compagnie allemande. Les traites devaient être tirées à quatre-vingt dix jours de vue, et Schroder et Cie, après acceptation, devaient recevoir, en guise de garantie, le connaissement de la cargaison ainsi qu'une police d'assurance maritime. En échange, la Compagnie allemande devait payer à Schroder et Cie une commission d'1/4 pour cent. Weber et Cie expédièrent une cargaison de nitrate sur l'*Odessa*, voilier appartenant à la compagnie allemande, et reçurent du capitaine un connaissement, daté du 8 mars 1914, aux termes duquel le navire devait faire route de Mejillones, port de chargement au Chili, sur « la Manche pour ordres », et la cargaison était livrable à Schroder et Cie ou à ses ayants droits. En vertu du connaissement, le fret était payable sur livraison de la cargaison. A la déclaration de guerre, l'*Odessa* faisait route pour la Manche. Le 19 août 1914, il fut pris en haute mer et conduit dans la baie de Bantry. Le 10 septembre, les traites de Weber et Cie vinrent à échéance et furent payées par Schroder et Cie. L'*Odessa* fut régulièrement condamné et aucune contestation ne surgit sur la légitimité de sa condamnation. Mais la cargaison donna lieu à l'intervention de MM. Schroder et Cie, qui prétendaient avoir sur elle un droit de propriété pour la valeur totale du connaissement et soutenaient qu'en tant que propriété britannique elle n'était pas susceptible de condamnation. Sir Samuel Evans condamna la cargaison pour le motif que la propriété générale appartenait à la compagnie allemande à la date de la saisie et que Schroder et Cie n'étaient que des créanciers gagistes et, comme tels, n'avaient aucun droit de préférence vis-à-vis de la Couronne. Schroder et Cie firent appel devant le Conseil privé. L'appel fut repoussé. « Leurs Seigneuries », dit Lord Mersey qui rendit le jugement au nom du Conseil, « pensent que l'éminent Président eut raison dans les conclusions qu'il tira des faits, à savoir que la propriété générale de la cargaison appartenait à la Compagnie allemande et que les appelants étaient simplement gagistes à la date de la saisie. Cela est difficilement contestable si l'on se réfère à l'affaire *Sewell c. Burdick* (54 L. J. Q. B. 399; 10 App. Cas. 74). La propriété appartenait à la Compagnie à la suite de la détermination des marchandises à Mejillones

---

(1) Voy. *suprà*, t. I, p. 424 et s.

et le gage fut parfait lorsque les appelants acceptèrent les traites et reçurent le connaissement. » Quant à la question subséquente qui se posait dans l'affaire de l'*Odessa* (1), à savoir si Schroder et Cie n'avaient pas droit à la reconnaissance de leurs droits en tant que créanciers gagistes devant la Cour des Prises, nous n'avons pas à nous en occuper ici. Il résulte clairement de la décision du Conseil privé qu'à part les droits du créancier gagiste, aucun titre à l'objet de la demande présentement en cause n'appartenait à la Deutsche Bank du fait de la négociation par elle de la traite de la Vereinigte Ultramarin Cie. Comment, dans ces conditions, le litige peut-il surgir entre la Compagnie allemande d'une part et MM. Freudenberg et Cie, de l'autre ? Les affidavits de M. Mac Callum, le directeur de la Hong-Kong and Shanghai Banking Corporation, et de M. Mac Vicar, le directeur de l'agence de la Chartered Bank of India, Australia and China, à Colombo, et le témoignage de M. Lawrence démontrent clairement que, dans une certaine mesure, la transaction relativement à l'achat de bleu d'empois présentait le caractère commercial ordinaire. L'ouverture d'un crédit en banque pour la négociation des traites de certains commerçants déterminés et la négociation de tels effets de temps à autre par la banque sont des incidents familiers à chacun dans ce genre de commerce.

La pratique générale des banquiers, en ce qui concerne la négociation des traites, est incontestablement la suivante : quand l'expéditeur de marchandises fait traite sur le réceptionnaire pour leur valeur et négocie la traite par l'entremise d'une banque, qu'il est spécifié au texte de la traite qu'elle est tirée en échange des marchandises, que les documents y sont joints contre paiement, la banque ne peut remettre les documents au destinataire que contre paiement de la traite. L'effet est le même quand il est simplement spécifié que la traite est tirée en échange des marchandises et que les documents y sont joints, sauf si l'expéditeur enjoint à la banque de remettre les documents contre acceptation, auquel cas la banque n'a le droit de remettre les documents au destinataire que contre acceptation de la traite. Si le texte de la traite ne contient aucune instruction, les conditions auxquelles la banque prend les documents dépendent des instructions par ailleurs reçues du tireur. S'il n'y a pas de telles instructions, les documents doivent être considérés comme livrables contre paiement. Une déclaration sur la facture indiquant que les documents devaient être livrés sur acceptation ne saurait être exécutable sans confirmation. Mais les questions qui doivent être examinées ici sont : primo si l'expédition de la cargaison f. o. b. transférait immédiatement la propriété de la Vereinigte Ultramarin Cie à MM. Frendenberg et Cie; et, secundo, si la façon dont se comportèrent la Deutsche Bank et MM. Freudenberg et Cie à l'égard de la traite de la Compagnie allemande démontre qu'il était dans l'intention de toutes les parties en l'affaire, y compris les expéditeurs, que les marchandises devinssent la propriété de MM. Freudenberg et Cie au moment de l'expédition ou lors de la négociation de la traite.

---

1) Voy. *suprà*, t. I, p. 107 et s. et p. 424 et s.

Sans aucun doute, en règle générale, l'expédition de marchandises f. o. b. a pour effet de transférer le risque de perte de la chose du vendeur à l'acheteur et de faire cesser le droit de retrait de la marchandise en cours de route. — Voir *Cowasjee* c. *Thompson* [1845] (5 Moore P. C. 165), *Brown* c. *Hare* [1858] (27 L. J. Ex. 372) et *Inglis* c. *Stock* [1885] (54 L. J. Q. B. 582; 10. App. Cas. 263). Mais nonobstant une expédition avec cette clause, parfois se pose la question de savoir si les marchandises sont devenues la propriété de l'acheteur. Dans l'affaire *Cowasjee* c. *Thompson*, Lord Brougham, qui rendit le jugement au nom du Conseil Privé, fit ressortir qu'en pareil cas il y avait lieu de déterminer s'il restait quelque chose à faire entre l'acheteur et le vendeur. Dans l'affaire *Brown* c. *Hare*, Pollock, qui rendit le jugement à la majorité de la Cour, montra que, nonobstant la présence de la clause f. o. b., les expéditeurs pouvaient avoir eu l'intention de rester propriétaires de la cargaison et avoir rédigé le connaissement en termes qui leur permissent de le faire. La Cour de la Chambre de l'Echiquier adopta en appel cette façon de raisonner [1879] (29 L. J. Ex. 6). « La vraie question, déclare le juge Erle, a été de savoir dans quelle intention le connaissement fut rédigé de cette manière : en expédiant les marchandises, le consignateur voulait-il exécuter son obligation de les charger franco-bord ou voulait-il en conserver le contrôle et en garder la propriété contrairement au contrat ? » Dans l'affaire *Inglis* c. *Stock*, la question se posait de savoir si, après une expédition f. o. b., l'acheteur avait sur la chose un intérêt qui pût servir de base à une police d'assurance maritime. Voici un passage du jugement de Lord Blackburn où il soutient ceux qui admettent que l'expédition avec la clauses f. o. b. peut ne pas trancher la question de propriété : « Pour moi, il est hors de doute que, pour avoir gain de cause vis-à-vis de l'assureur, l'assuré doit démontrer qu'il a subi une perte relativement à la chose assurée. Au cas d'une assurance sur des marchandises, s'il démontre qu'il avait, au moment de la perte, l'ensemble de la propriété légale sur les marchandises qui ont péri, sans aucun doute sa démonstration est suffisante. Mais je n'admets pas que telle soit la seule manière de démontrer qu'il a sur les marchandises un intérêt susceptible d'être assuré, ou qu'un titre quelconque sur les marchandises (par exemple si celles-ci périssent en route, la personne perdra le tout, et si elles arrivent à bon port, elle aura tout ou partie des marchandises) ne constitue pas un intérêt qu'on puisse à juste titre qualifier d'assurable. »

Il m'apparaît que, dans la présente affaire, la Vereinigte Ultramarin Cie avait l'intention de conserver la propriété des vingt caisses de bleu d'empois. En vertu du connaissement, la cargaison était livrable à son ordre. Dans sa note d'avis du 20 juin 1914 adressée à MM. Freudenberg et Cie, elle spécifiait nettement que la délivrance des documents s'opérerait sur acceptation de leur traite. Pour des raisons qui seront exposées plus opportunément aussitôt que je m'occuperai du second argument à l'appui de la thèse des contrôleurs réclamant le produit de la vente du bleu d'empois, je ne pense pas que la Compagnie allemande fut dépouillée de son titre, ou affectée le moins du monde défavorablement

par la suite des affaires de la Deutsche Bank avec MM. Freudenberg et Cie, à Colombo.

L'argument invoqué par l'avocat des contrôleurs sur ce point était le suivant : la Deutsche Bank aurait vraiment été l'acheteur de la traite de la Vereinigte Ultramarin Cie et il entrait dans les intentions de toutes les parties de voir la propriété du bleu d'empois passer sur la tête de MM. Freudenberg et Cie quand cette traite fut ainsi achetée. Il n'y a cependant rien, dans les documents justificatifs qui m'ont été présentés, qui démontre que la Vereinigte Ultramarin Cie eût jamais sanctionné ou même eût jamais appris la marche des affaires de la Deutsche Bank avec MM. Freudenberg et Cie relativement à ces documents justificatifs de l'expédition. La Deutsche Bank, comme je l'ai déjà observé, avait seulement sur ces documents les droits d'un créancier gagiste. Les expéditeurs lui avaient donné comme instructions de livrer les documents : « sur acceptation de la traite », et ces instructions, comme l'a fait observer M. Lawrence dans son témoignage, montraient qu'elle attendait tout au moins l'acceptation de la traite avant de se dessaisir des documents justificatifs de l'expédition. Si elle omit de se conformer aux exigences mentionnées dans la traite, cela résulte probablement du fait que MM. Freudenberg et Cie semblent avoir été ses propres agents et qu'ils constituaient indubitablement une firme de très haute réputation financière, que MM. Freudenberg et Cie avaient, dans leur commerce, une branche banque aussi bien qu'une branche importation et que le paiement de la somme due sur la traite fut effectué entre ces deux services tout comme si le premier eût été une banque indépendante traitant avec le second comme un destinataire ordinaire d'une cargaison expédiée sous connaissement. Quelque vague qu'ait été sa pratique en la matière, je ne puis me résoudre à admettre que la Deutsche Bank ait entendu laisser passer la propriété des marchandises à MM. Freudenberg et Cie avant d'avoir recueilli la somme inscrite sur la traite. On observera que, dans sa lettre à MM. Freudenberg et Cie, en date du 22 juillet 1914, à laquelle étaient joints la traite de la Vereinigte Ultramarin Cie et les documents justificatifs de l'expédition, elle déclare attendre les envois de fonds de MM. Freudenberg et Cie, et quand bien même il en eût été autrement, la Deutsche Bank et, dans la même mesure, la Vereinigte Ultramarin Cie, n'étaient que dépositaires de la chose et n'étaient pas en droit de se dessaisir des marchandises dans des conditions où le pouvoir qu'elles tenaient des mandants le leur aurait interdit. Aucune lettre de la Vereinigte Ultramarin Cie transmettant sa traite à la Deutsche Bank n'a été produite. Mais à la traite elle-même est annexée une note disant qu'elle est « payable au taux courant du change pour les traités bancaires à présentation sur Londres, outre six pour cent d'intérêts à compter de la date de la lettre de change jusqu'à la date approximative de l'arrivée des fonds en Europe », clause qui prévoit manifestement l'achèvement de l'opération de la façon habituellement admise dans le commerce; et la Compagnie allemande, dans sa lettre du 21 juin 1914 à MM. Freudenberg et Cie, prend bien soin de spécifier, comme nous l'avons déjà vu, que la livraison des documents concernant l'expédition doit être faite sur acceptation de la traite.

La réclamation (A) des contrôleurs doit être rejetée, et la cargaison à qui elle s'applique doit être condamnée comme bonne et légitime prise.

Le second objet (B) de la demande des contrôleurs concerne des envois de vingt cinq, cinquante et cent caisses de biscuits respectivement. L'affaire fut conclue en vertu d'une lettre de crédit en date du 6 novembre 1913, adressée par MM. Freudenberg et Cie à la Dresdner Bank, rédigée en termes analogues à celle du 30 octobre 1913 en faveur de la Deutsche Bank, en vertu de laquelle était opérée la vente de bleu d'empois. Un des négociants indiqués dans l'exposé inclus dans la lettre de crédit était Dietrich Hermsen de Hambourg. Le montant du crédit ouvert en sa faveur était de 5.000 livres. Les biscuits en question furent commandés par trois contrats séparés. L'envoi de vingt-cinq caisses faisait l'objet d'un contrat n° 9567, en date du 19 février 1914. L'envoi de cent caisses était compris dans le contrat n° 9704, en date du 26 mars 1914, pour neuf cent caisses. L'envoi de cinquante caisses était fait en vertu du contrat n° 9837, en date du 23 avril 1914, pour deux cent cinquante caisses. Ces marchandises furent expédiées par le vapeur *Australia*, le 18 juillet 1914. Dans les connaissements la Deutsche Australische Dampfschiffsgesellschaft est qualifiée d'expéditrice; les envois sont faits livrables à son ordre et les effets sont dûment endossés par elle. Aucune explication de cette procédure n'est fournie par les témoignages. L'avocat des contrôleurs a suggéré que ce fut probablement pour obtenir des réductions. Mais ce point est en réalité sans importance car Hermsen, dans sa lettre d'avis à MM. Freudenberg et Cie, en date du 22 juillet 1914, se reconnaît comme l'expéditeur et il endossa les connaissements immédiatement au-dessous de l'endossement de la Compagnie allemande de navigation. Dans le détail de ses livres, Hermsen déclare, à cette date, sur cette affaire, que les documents sont livrables par l'entremise de la Dresdner Bank pour la somme totale due à MM. Freudenberg et Cie à raison des expéditions. Aucune lettre accompagnant cet effet n'a été présentée. Mais, selon ses termes, la traite est payable au taux courant des traites à présentation sur Londres, avec 6 0/0 d'intérêt annuel à compter de sa date jusqu'à la date approximative de l'arrivée des fonds à Londres, contre remise des chargements dont s'agit, et on y déclare que les documents y sont joints. La Dresdner Bank paya le montant de la traite sur la lettre de crédit de MM. Freudenberg et Cie à Colombo. Au bas de leur lettre d'envoi, elle déclarait : « Prière de nous envoyer le montant de la traite, comme d'habitude ». La traite avait été endossée par la Dresdner Bank à son ordre et à celui de MM. Freudenberg et Cie. L'affaire fut, le 27 août 1914, achevée par MM. Freudenberg et Cie, conformément à la pratique expliquée plus haut.

En partant de ces faits, l'avocat des contrôleurs soutient qu'Hermsen n'était qu'un simple agent de MM. Freudenberg et Cie ; que ni les vendeurs primitifs des marchandises, ni Hermsen lui-même, ni la Dresdner Bank n'avaient conservé un droit de disposer de la marchandise, et que, d'après la façon dont se traitaient les affaires entre la Dresdner Bank et MM. Freudenberg et Cie, la remise des documents justificatifs de l'expédition à ces

derniers n'était pas subordonnée à l'acceptation de la traite d'Hermsen. A mon avis, ces arguments ne sont pas concluants. Aucune indication dans la correspondance ne laisse à penser que MM. Freudenberg et Cie étaient, à un moment quelconque, amenés à entrer en contact direct avec ceux qui vendaient à Hermsen. A mon sens, celui-ci jouait dans la transaction un simple rôle de commissionnaire achetant des marchandises pour MM. Freudenberg et Cie à d'autres marchands, sans qu'existât la moindre trace de contrat entre ceux-ci et ses acheteurs à Colombo. L'affaire me paraît rentrer dans le cadre d'application de la règle bien connue, établie par Lord Blackburn dans l'affaire *Ireland* c. *Livingston* [1872] (L. R. 5 H. L. p. 408) : « Les personnes qui fournissent des marchandises à un commissionnaire les vendent à lui et non à son correspondant étranger inconnu, et le commissionnaire n'est pas en droit d'engager le crédit de son correspondant en leur faveur. Il n'existe pas plus de lien entre les personnes qui fournissent de marchandises le commissionnaire et le correspondant étranger, qu'il n'y en a entre le briquetier qui fournit les briques à une personne qui construit une maison et le propriétaire de cette maison, la propriété des briques passe du briquetier à l'entrepreneur, et quand elles sont incorporées au mur, au propriétaire de ce mur ; exactement de même, la propriété des marchandises passe du producteur local au commissionnaire... L'effet légal de la transaction entre le commissionnaire et le destinataire auquel a été conférée la propriété, est un contrat de vente transférant la propriété de l'un à l'autre, et, en conséquence, le commissionnaire est un vendeur et, comme tel, il a le droit de retirer la marchandise en cours de route ».

Dans le même sens, je puis citer les affaires *Armstrong* c. *Stokes* [1872] (41. L. J. Q. B. 253), *Cassaboglon* c. *Gibb* [1883] (52. L. J. Q. B. 538 ; 11 Q. B. D. 797), *Miles, Ex parte* [1885] (15. Q. B. D. 39) et *Banner, Ex parte* [1876] (2. Ch. D. 278). Dans l'affaire *Flinn et Cie* c. *Hoyle* [1893] (63. L. J. Q. B. 1) dont fit état l'avocat des contrôleurs, la règle générale sur la situation des commissionnaires vis-à-vis de leurs commettants étrangers était reconnue mais était jugée inapplicable parce que les faits démontraient que les commettants étrangers avaient contracté directement avec les correspondants des commissionnaires. Si ce raisonnement est fondé, Hermsen avait un droit de disposition sur les caisses de biscuits en tant que commissionnaire. L'expédition f. o. b. ne lui enleva pas ce droit s'il est établi qu'en dépit de cette expédition il entendait le garder. Qu'il ait eu cette intention, c'est, à mon avis, démontré par les termes de sa lettre de change et, en particulier, par l'insertion dans ladite lettre des mots : « documents annexés », et par la clause similaire « documents par l'entremise de la Dresdner Bank » dans les documents maritimes adressés par lui à MM. Freudenberg et Cie. Rien ne permet de croire que Hermsen eut connaissance des conventions commerciales existant entre la Dresdner Bank et MM. Freudenberg et Cie, en vertu desquelles la première se dessaisirait des documents justificatifs de l'expédition au bénéfice des seconds autrement qu'après acceptation de la lettre de change. La Dresdner Bank

n'avait aucun titre à la propriété. Dans ses rapports avec Hermsen, elle n'était que détentrice comme caution des documents justificatifs de l'expédition, et elle n'avait pas le droit de s'en dessaisir en dehors des conditions indiquées sur la traite de Hermsen. En tant que négociatrice de cette traite, elle avait sur les documents justificatifs de l'expédition les droits d'un créancier gagiste et, pour des raisons semblables à celles que j'ai déjà exposées dans le cas de la Deutsche Bank et particulièrement en raison de la requête : « Prière de nous envoyer le montant de la traite comme d'habitude » dans sa lettre du 20 juillet 1914 à MM. Freudenberg et Cie, je ne suis pas disposé à penser que, bien qu'elle ne mentionne pas l'exigence d'une acceptation de la traite, elle ait eu l'intention d'abandonner les droits qu'elle possédait de ce chef. Mais la question est sans importance, le vrai point en discussion étant de savoir si la propriété est passée de Hermsen à MM. Freudenberg et Cie.

Le second objet (B) de la demande des contrôleurs doit être repoussé, et la cargaison qu'il concerne condamnée comme bonne et légitime prise.

Le troisième objet de la demande (C) consiste en un grand nombre de barres de fer et d'acier en paquets. Cette affaire fut négociée en vertu de la même lettre de crédit (du 6 novembre 1913) adressée par MM. Freudenberg et Cie à la Dresdner Bank de Berlin, en faveur de Hermsen, et en vertu de laquelle l'envoi des caisses de biscuit (chef B de la demande) fut effectué. Le 24 juillet 1914, Hermsen écrivit à MM. Freudenberg et Cie qu'il avait chargé les marchandises en question sur le vapeur *Australia* et que les factures du chargement qui avaient été rédigées par la Deutsche Australische Dampfschiffsgesellschaft leur avaient été envoyées avec les relevés d'enregistrement. Le 22 juillet, Hermsen avait tiré une lettre de change à l'ordre de la Dresdner Bank sur MM. Freudenberg et Cie à Colombo, pour se payer du prix de la cargaison. Aux termes de la lettre, la somme était payable au taux courant du change pour les traites à présentation sur Londres, avec intérêt à 6 0/0 l'an de la date d'icelle à la date probable de l'arrivée des fonds à Londres, contre expédition de la cargaison et avec les documents annexés. La Dresdner Bank endossa cette lettre à son ordre et à celui de MM. Freudenberg et Cie. Aucune copie d'aucune lettre envoyée par elle à MM. Freudenberg et Cie avec la lettre de change et les documents justificatifs de l'expédition n'a été produite. Mais la traite, ainsi que je viens de le dire, fut endossée par la Dresdner Bank, et il est à présumer que la lettre confirmative s'est tout simplement égarée. Dans les connaissements, la Compagnie allemande de navigation apparaît encore comme le chargeur, les marchandises sont livrables à son ordre, et les connaissements sont dûment endossés par elle. Je n'ai pas besoin de répéter en détail ce qui a déjà été dit relativement à cet aspect de la transaction. Hermsen, dans sa lettre du 24 juillet 1914 à MM. Freudenberg et Cie, se qualifie d'expéditeur de la cargaison bien qu'il mentionne que les factures aient été rédigées au nom de la compagnie de navigation. Il endossa le connaissement immédiatement au-dessous de l'endossement de la compagnie de navigation, et bien qu'il ne fasse pas allusion au mode de paiement dans sa lettre elle-

même, les indications tirées de ses livres montrent que la transaction devait être complétée par l'intermédiaire de la Dresdner Bank. Comme dans le cas des autres chargements examinés jusqu'ici, l'affaire fut réglée par MM. Freudenberg et C[ie] le 27 août 1914.

Pour les raisons données ci-dessus sous le chef B, je suis d'avis que la propriété des chargements dont il s'agit n'était pas passée de Hermsen sur la tête de MM. Freudenberg et C[ie] antérieurement à la déclaration de guerre entre la Grande-Bretagne et l'Allemagne. Ce chef de la demande des contrôleurs doit être repoussé et la cargaison qu'il concerne condamnée comme bonne et légitime prise.

Sous le titre (D) les contrôleurs revendiquent 1.500 barils de poudre à canon fournis par Hermsen en vertu du crédit de 5.000 livres ouvert par MM. Freudenberg et C[ie] en sa faveur dans leur lettre du 6 novembre 1913 à la Dresdner Bank à Berlin. Le chargement fut fait en vertu de deux contrats, en date du 21 mai 1914, le premier portant le n° 9969 pour 900 barils, le second sous le n° 9970 pour 600 barils de poudre. Le 22 juillet 1914, Hermsen écrit à MM. Freudenberg et C[ie] pour les informer de l'expédition de la poudre sur le vapeur *Australia* le 17 juillet. A cette dernière date il avait tiré la lettre de change habituelle sur MM. Freudenberg et C[ie] pour le montant du prix, à l'ordre de la Dresdner Bank, contre expédition de la cargaison, documents joints. Le 18 juillet la Dresdner Bank adresse à MM. Freudenberg et C[ie] la traite de Hermsen, qui avait été négociée par leur succursale de Hambourg, avec les documents justificatifs de l'expédition, et termine la lettre avec la demande que voici : « Prière de nous envoyer le montant de la traite, comme d'usage. » La traite de Hermsen sur MM. Freudenberg et C[ie] était, comme auparavant, endossée par la Dresdner Bank. Le connaissement fut pris au nom de la Deutsche Australische Dampfschiffsgesellschaft, et endossé d'abord par elle, puis par Hermsen lui-même.

Pour les raisons que j'ai données en traitant des réclamations (B) et (C), j'estime que la propriété de la poudre n'était pas passée de Hermsen à MM. Freudenberg et C[ie] à la date de la déclaration de la guerre actuelle, que la revendication par les contrôleurs de cette partie de la cargaison du vapeur *Australia* doit être repoussée, et que la poudre doit être déclarée bonne et légitime prise.

Le titre suivant (E) de la demande concerne deux affaires d'autobus et trois de camions automobiles. La transaction commence avec une lettre, datée du 13 novembre 1913, dans laquelle MM. Freudenberg et C[ie] invitent la Direction de la Disconto Gesellschaft à Berlin, à donner à la Norddeutsche Bank à Hambourg, des instructions pour acheter des traites à trente jours de vue tirées sur eux par Hermsen durant l'année 1914, jusqu'à concurrence de 5.000 livres, à valoir sur leur compte. La Direction de la Disconto Gesellschaft répondit, dans sa lettre du 26 novembre 1913, que les instructions nécessaires avaient été données à la Norddeutsche Bank pour négocier les traites. Le 5 mars et le 23 avril 1914, MM. Freudenberg et C[ie] adressèrent à Hermsen des contrats n[os] 9646

et 9842 respectivement pour les autobus et camions en question. Le 24 juillet, Hermsen informa MM. Freudenberg et Cie de l'expédition à Anvers de la cargaison et promit de fournir des détails par le prochain courrier. Le 27 juillet, il tira une lettre de change sur MM. Freudenberg et Cie à l'ordre de la Direction de la Disconto Gesellschaft pour la valeur du chargement contre expédition par vapeur *Australia* et avec « documents joints contre paiement ». Le 28 juillet, la Direction de la Disconto Gesellschaft écrivait à MM. Freudenberg et Cie que la Norddeutsche Bank à Hambourg avait négocié les traites d'Hermsen contre les documents justificatifs de l'expédition. Le 8 septembre, Hermsen écrivait à MM. Freudenberg et Cie que sa lettre du 31 juillet lui avait été retournée par la poste et qu'elle contenait des renseignements sur les divers chargements. Il est amené à parler des autobus et camions et note que, pour les uns et les autres, les expéditions ont été faites c. i. f. MM. Freudenberg et Cie ne s'occupèrent de cette affaire qu'en octobre suivant.

L'avocat des contrôleurs se rendit compte de la difficulté que créait à l'égard de ce chef de demande la stipulation expresse formulée dans la lettre de change, en vertu de laquelle les documents seraient joints après paiement ; il demanda un ajournement de l'enquête à ce sujet pendant au moins deux mois pour lui permettre de correspondre avec l'un ou l'autre des associés de la firme Freudenberg et Cie, qui étaient internés comme sujets ennemis en Australie. L'Attorney General s'opposa à cette demande et je la rejetai. Tous les documents relatifs à cette transaction ont été entre les mains de MM. Freudenberg et Cie ou entre celles de leurs conseils depuis le début même de la guerre. Ils auraient pu savoir et, en tous cas, ils auraient dû savoir qu'en ce qui concernait cette partie de la cargaison de l'*Australia*, la Couronne invoquerait, pour appuyer son titre, les termes de la lettre de change, et ils n'ont fait valoir aucune bonne raison de leur impuissance à fournir, eux-mêmes, une explication de ces termes que la firme MM. Freudenberg et Cie aurait été à même de fournir. Les observations que j'ai déjà faites, en m'occupant des demandes des contrôleurs ci-dessus exposées, s'appliquent ici avec une force encore plus grande. Il reste seulement à dire un mot sur l'expédition de la cargaison c. i. f. Le précédent en la matière est actuellement la décision de la Chambre des Lords dans l'affaire *Biddel frères* c. *E. Clemens Horst Co* [1912] (81 L. J. K. B. 42); [1912] A. C. 18) dans laquelle l'opinion de la majorité des membres de la Cour d'Appel [1911] (80 L. J. K. B. 584; [1911] 1 K. B. 934) est écartée et l'opinion dissidente du Lord Juge Kennedy acceptée comme faisant un exposé complet et fidèle de la loi. Après avoir fait ressortir que, par une expédition c. i. f., les marchandises restent propriété du vendeur jusqu'à l'exécution du contrat, en vertu de la section 18 du Sale of goods Act., 1893, et que, en vertu de la section 32 de ce statut, la remise des marchandises au transporteur, qu'il soit nommé ou non par l'acheteur, doit être considérée *prima facie* comme une livraison des marchandises à l'acheteur, le savant Juge continue comme suit : « Deux autres effets légaux résultent de l'expédition. Les marchandises

sont aux risques de l'acheteur; celui-ci s'est prémuni contre les risques en stipulant dans son contrat c. i. f. que le vendeur procurera, à ses frais, une police d'assurance maritime suffisante destinée à sauvegarder les intérêts de l'acheteur qui pourra s'en prévaloir si les marchandises périssent durant le transport; la propriété des marchandises est transférée à l'acheteur avec ou sans conditions. Elle est transférée sous condition quand, pour mieux assurer le paiement du prix des marchandises, le connaissement est fait en faveur du vendeur, de son agent ou de son représentant (voir les jugements du Lord Juge Bramwell et du Lord Juge Cotton dans l'affaire *Mirabita* c. *Banque Imperiale Ottomane* (47 L. J. Ex. 418; L. R. 3 Ex. D. 164). Elle est transférée sans conditions quand le connaissement est fait en faveur de l'acheteur, de son agent ou de son représentant comme consignataire. »

Dans la présente affaire, les connaissements, bien qu'établis au nom de la Compagnie allemande de navigation, ne se trouvaient l'être, comme nous l'avons déjà vu, que pour une raison fortuite, et étaient, en réalité, à la disposition d'Hermsen. Les termes de sa traite démontrent clairement qu'il n'entendait nullement transférer la propriété sans conditions sur la tête de MM. Freudenberg et Cie en vertu du contrat c. i. f.

Je suis d'avis qu'ici encore il faut repousser cet objet de la demande des contrôleurs et que les biens compris dans cette demande doivent être déclarés de bonne et légitime prise.

La demande de la Couronne, qui réclame le fret dû par MM. Freudenberg et Cie aux propriétaires du vapeur *Australia*, s'appuie sur une règle bien connue de la législation des prises, récemment exposée par sir Samuel Evans dans l'affaire du *Roland* (1) dans les termes suivants : « Chaque fois qu'un capteur conduisait les marchandises au port de destination conformément aux intentions des parties contractantes, il était reconnu avoir droit au fret, pour la raison que le contrat avait été exécuté; mais, dans tous les autres cas, il n'avait pas droit au fret, bien que le navire eût pu avoir accompli une grande partie du voyage prévu. »

Dans le présent cas, l'*Australia* fut conduit sur capture à son port de destination, Colombo, et la revendication du fret apparaît à première vue comme légitime. Les propriétaires du vapeur *Australia* eux-mêmes, dans leur correspondance avec MM. Freudenberg et Cie, demandaient à ceux-ci de les créditer du fret qui, de l'aveu de M. Schulsze dans son affidavit, « devait en conséquence être payé par MM. Freudenberg et Cie à Colombo ». L'avocat des contrôleurs soutenait cependant qu'ils étaient en droit de faire valoir, pour l'opposer à la réclamation du fret ainsi dû par les capteurs, un compte-courant entre la compagnie de navigation à vapeur et MM. Freudenberg et Cie, agissant non comme consignataires, mais comme représentants à Colombo de la compagnie de navigation à vapeur. Le fret, prétendait-il, était normalement payable à Hambourg. Cependant, confor-

---

(1) Voy. *suprà*, t. Ier, p. 223 et s.

mément à leurs conventions relatives au compte-courant MM. Freudenberg et Cie se bornèrent à placer les sommes dues en raison du fret au crédit de la compagnie. Aucun précédent ne fut cité à l'appui de la thèse que le droit d'un capteur au fret peut être affecté par un accord privé de cette nature entre les armateurs et les consignataires agissant en tant que représentants des armateurs; aussi, en l'absence de tels précédents, je ne suis pas disposé à y souscrire. La demande de la Couronne doit être admise.

J'ai soigneusement examiné la question de savoir si la Couronne a droit aux dépens. A l'exception de la demande concernant 1.500 sacs de sulfate de potasse, qui ne donna pas lieu à contestation, toutes les demandes dont j'ai eu à m'occuper ont été rejetées. La Couronne a aussi eu gain de cause sur la question du fret. L'affaire de l'*Australia* fut réglée sous le régime des Règles des Prises de 1898. La question des dépens fait l'objet de la règle 221, suivant laquelle : « Les dépens résultant de toute procédure de Prises seront à la discrétion du Juge; avec cette réserve qu'un capteur ne sera condamné aux dépens que si la capture a été faite sans raison justifiable ou si les capteurs se sont rendus coupables d'actes répréhensibles touchant le navire ou les marchandises capturées ou à l'égard de toute personne ou chose à bord ou appartenant au navire capturé. »

L'Ordre XVIII, règle 1re, des Règles des Cours des Prises de 1914 dispose que « à moins qu'il n'en soit décidé autrement à l'amiable ou par la loi, les frais résultant de toute procédure de prise ou s'y attachant seront à la discrétion du Juge. » La clause de la règle 221 des Règles de 1898, concernant les cas ou un capteur n'a pas gain de cause sur la question des dépens, n'est pas inscrite dans la nouvelle règle. J'ai soigneusement compulsé les compte-rendus officiels sténographiés envoyés de Londres à cette Cour, des affaires de prises en Angleterre, dans le but de voir le parti maintenant adopté par la Division d'Amirauté dans la jurisprudence des prises en la matière. La question fut soulevée dans l'affaire du *Marie Glaeser* (1) et sir Samuel Evans fit remarquer alors que toutes les questions de dépens étaient laissées à la décision de la Cour des Prises en vertu des nouvelles règles, mais il ne condamna aucun des réclamants à payer les dépens. Ultérieurement dans l'affaire du *Miramichi* (2), après avoir cité l'Ordre XVIII, règle 1re, le savant Président déclara que « en admettant qu'il ait le pouvoir d'imposer aux capteurs le paiement des frais, il ne l'exercerait pas en la circonstance présente » et continua en faisant observer que, si l'on portait appel devant le Conseil Privé, il serait très heureux du secours que lui rendrait ce tribunal relativement à cette question. L'Attorney General répliqua qu'en audience d'appel il ne manquerait pas d'attirer l'attention du Conseil Privé sur ce point. Dans les affaires des vapeurs *Antares*, *Norheim*, *Francisco*, *Toronto*, et *Idaho* (8 mars 1915) (3) sir Samuel Evans fit savoir qu'il ne

---

(1) Voy. *suprà*, t. Ier, p. 4 et s., 8 et s.
(2) Voy. *suprà*, t. Ier, p. 59 et s.
(3) Voy. *suprà*, t. Ier, p. 188 et s.

condamnerait pas la Couronne aux dépens et l'Attorney General l'interrompit par cette remarque incidente : « Nous ne les obtenons jamais hors de propos. » Je n'ai pas trouvé de compte rendu de l'appel au Conseil Privé, s'il a eu lieu, dans l'affaire du *Miramichi* (1), mais dans l'affaire du *Roumanian* (2) le Comité Judiciaire déclara qu'il avait soigneusement examiné le jugement du Président de la Division d'Amirauté dans l'affaire du *Miramichi* et qu'il était pleinement d'accord avec lui. Je suis cependant frappé de ce fait que, ni dans l'affaire du *Roumanian* ni dans celles de l'*Odessa* et du *Woolston* (3), le Conseil Privé n'accorda les dépens à la Couronne bien que dans chaque affaire la décision de la Cour des Prises affirmant les droits des capteurs eût été confirmée. Je n'ai pas non plus trouvé, dans les recueils à ma disposition, d'affaire où les dépens aient été alloués à la Couronne ou mis à sa charge. Je n'ai pas cependant à trancher la question de la compétence de la Cour des Prises de cette Colonie en la matière, en vertu de la règle 211 des Règles de Prises de 1898. L'Attorney General, au début de son argumentation, a déclaré que l'avocat et le procureur des contrôleurs ainsi que les contrôleurs eux-mêmes, avaient fait tout ce qui était en leur pouvoir pour faciliter la reddition d'une décision satisfaisante sur les demandes que l'on fait actuellement valoir. Dans ces conditions, je ne serais pas disposé à allouer les dépens à la Couronne, même si j'avais le pouvoir de le faire.

Je décide de rejeter toutes les demandes dont je me suis occupé, sauf celle admise par la Couronne concernant 1.500 sacs de sulfate de potasse, à laquelle il est en conséquence fait droit; je déclare que le produit de la vente de toutes les marchandises revendiquées à tort est de bonne et loyale prise et je fais droit à la demande de la Couronne sur le fret. Je ne rends aucune décision sur les dépens.

Du 20 mars 1916. — Cour d'Amirauté de Ceylan (en matière de prises), siégeant à Colombo. — Wood Renton, président. — Avocats : Eliot, pour les réclamants; Sir Anton Bertram et Fernando, pour la Couronne.

---

(1) Le 14 décembre 1914, on annonça que la Couronne n'avait pas l'intention d'en appeler.
(2) Voy. *suprà*, t. Ier, p. 69 et s., 411 et s.
(3) Voy. *suprà*, t. Ier, p. 107 et s., 424 et s.

90

Haute Cour de Justice

Division d'Amirauté (en matière de prises), 23 mars 1916

Navire ennemi se trouvant dans un port au début des hostilités, Convention VI de La Haye de 1907, Refuge, Confiscation; Embargo avant guerre.

Un navire ennemi qui s'est trouvé dans un port britannique au début des hostilités, y étant venu sans intention de se livrer à des opérations commerciales mais pour s'y refugier ou y attendre des ordres, et qui y est resté malgré une autorisation ou une injonction de partir antérieure à la déclaration de guerre, n'est pas en droit d'invoquer le bénéfice de la Convention VI de La Haye de 1907 *et est sujet à confiscation.*

Le 4 *août* 1914, *avant la déclaration de guerre, les autorités britanniques étaient en droit de mettre l'embargo sur un navire allemand dans un port britannique.*

(Navire allemand *Prinz Adalbert*)

Sir Samuel Evans, président :

Le vapeur *Prinz Adalbert* appartenant à la Hamburg-Amerika Linie faisait, au début d'août 1914 un voyage de Philadelphie à Hambourg avec une cargaison de marchandises diverses. La demande faite ici, au nom des propriétaires, tend à la mainlevée complète de la saisie de ce navire opérée dans la matinée du 5 août. Au cas où il n'y serait pas fait droit, l'avocat des demandeurs demande, me semble-t-il, que de toute façon, le vaisseau ne soit pas confisqué, mais seulement séquestré pour la durée de la guerre à charge d'être restitué à la fin de celle-ci ou sa valeur payée si le navire n'était pas rendu. Pour ce qui concerne cette affaire, et seulement pour cela, j'admets que la Convention VI de La Haye de 1907 nous lie. C'est ce qui a été fait dans d'autres affaires, bien qu'une décision définitive sur la matière n'ait pas encore été prise dans notre pays. La chose a fait récemment l'objet d'une discussion approfondie devant le Conseil privé, mais sans aboutir à une décision définitive. C'est pourquoi c'est seulement pour ce qui concerne cette affaire que j'admets que la Convention VI nous lie.

La question se pose donc de savoir si ce vaisseau se trouvait à Falmouth dans les circonstances envisagées par la Convention VI et dans des circonstances dont l'existence le ferait bénéficier des dispositions des articles 1 et 2 de la Convention. Les faits ne sont guère contestés; aussi l'exposé que j'en ferai sera-t-il nécessairement bref. Le 3 août, avant que la guerre fût déclarée entre notre pays et l'Allemagne, le *Prinz Adalbert*, approchait de la Manche. A ce que j'ai compris, le capitaine, peu après le

passage du navire au large des Iles Scilly, apprit que l'état de guerre existait entre la France et l'Allemagne. Ayant appris cela, le capitaine, d'après son affidavit et d'après la protestation qu'il éleva le 8 août, décida de se rendre dans un port neutre. Une première fois, il a déclaré avoir décidé d'agir de la sorte pour attendre des ordres; et une autre fois, il a déclaré avoir agi ainsi pour que son navire pût relâcher dans un port de refuge. Cette affaire m'a été soumise le 6 décembre et elle a été remise alors pour que soient données des preuves complémentaires de ce qui était arrivé. Or, ainsi que l'a fait remarquer l'Attorney General, il est de fait que le 6 décembre, aucun demandeur, ni directement, ni par un réprésentant, ne déclara soit verbalement, soit par écrit, que la raison, ou même une raison, de la venue du navire à Falmouth était le désir de satisfaire aux désirs des passagers. Hier, la Cour a appris, pour la première fois, par une déclaration verbale du capitaine qu'une députation de passagers, comprenant surtout des Américains et des Allemands, se présenta au capitaine et le pria de conduire le vaisseau qui les transportait dans un port anglais, pour que eux, Américains, et aussi, chose curieuse, Allemands, puissent non pas poursuivre leur voyage sur Hambourg, mais retourner sur le sol américain.

Je ne sais ce qui arriva, mais le capitaine ne peut blâmer la Cour d'en venir à la conclusion que cette déclaration relative à la députation de passagers et, en particulier, la déclaration que, s'il se rendit à Falmouth, ce fut seulement en raison de la requête de cette députation de passagers, n'est qu'un expédient tardif. Je n'oublie pas que dans le postscriptum de la lettre adressée, le 4 août, à l'officier de marine le plus ancien à Falmoulh, on parle du débarquement des passagers et du ravitaillement en charbon (choses parfaitement compatibles avec les déclarations primitives du capitaine quand il disait s'être rendu à Falmouth, de son propre chef, pour y attendre des ordres), parce que, une fois arrivé, il est probable qu'on demanda, pour certains passagers tout au moins, l'autorisation de débarquer; et il se peut que le capitaine ait demandé à charbonner, car s'il partait, disait-il, il était possible qu'il prît la décision ou qu'il reçût l'ordre de faire route par la mer d'Irlande et en contournant la côte nord de l'Ecosse, au lieu de passer par la Manche.

Le 4 août, on avisa le vaisseau qu'il ne devait pas quitter le port. On pourrait regarder cela comme un embargo et, à mon sens, les autorités étaient tout à fait dans leur droit, si l'on prévoyait à ce moment que la guerre fût possible, quand elles dirent à ce vaisseau qu'il ne devait pas quitter le port. Si l'on n'avait rien fait d'autre, quand l'état de guerre vint à exister le vaisseau aurait dû rester dans le port comme s'il avait été soumis à l'embargo. Mais ces observations perdent, pourtant, à mon avis, toute leur importance, en raison d'un fait nouveau qui se produisit alors, savoir que, postérieurement à la saisie opérée à ce titre par l'officier des douanes, le commandant en chef donna, le 4 août, au vaisseau, la permission de s'en aller. A mon avis, les mesures prises par le commandant en chef, qui furent communiquées au Consul d'Allemagne et par la suite au vaisseau par l'officier de marine le plus ancien, étaient quelque chose de plus que la

permission de partir. Elles équivalaient à la déclaration suivante : « Vous n'avez aucun droit d'utiliser ce port ; profitez de l'occasion qui s'offre actuellement à vous de fuir ». Néanmoins le vaisseau resta là jusqu'après la déclaration de guerre.

L'état de guerre existait depuis sept heures du soir le 4 août quand le vaisseau fut arrêté le 5 au matin. Que le navire ait été autorisé à partir ou qu'on lui ait donné l'ordre formel de partir vers 4 heures du soir le 4 août, à mon avis, en aucune hypothèse cela ne lui donne le droit d'invoquer la Convention de La Haye. Il n'avait aucun droit de demander aux autorités locales de l'autoriser à rester à Falmouth pour voir ce qui arriverait. Elles avaient le droit absolu de lui dire qu'il devait quitter le port.

Je ne trouve ni dans l'affidavit du capitaine, ni dans son témoignage un indice sérieux prouvant qu'il ait eu l'intention de profiter de la circonstance qui s'offrait à lui ou d'obéir à l'ordre qui lui était donné de conduire son vaisseau hors du port. Il a déclaré, dans son affidavit, qu'il aurait fallu douze heures pour mettre sous pression. Il est probable qu'il en est ainsi, mais on ne fit absolument rien pour prouver qu'on avait l'intention de partir. Au contraire, je suis tout à fait convaincu que le capitaine n'eût jamais l'intention de se prévaloir de cette permission. Qu'en serait-il résulté s'il avait eu cette intention ? Je constate qu'il se rendit dans le port pour éviter le risque d'être capturé par un croiseur français. S'il avait quitté le port entre le 4 août au soir et le 5 août au matin, ce risque lui aurait encore sauté aux yeux. A vrai dire, il y avait un risque de plus, celui d'être capturé par un croiseur britannique quelque part en mer entre Falmouth et Hambourg. Ayant décidé, dès le début, d'éviter le premier de ces risques il voulut, en outre, à mon avis, rester dans ce port pour essayer de se prévaloir de la protection de la Convention de La Haye dont, j'en suis sûr, il pensait bénéficier.

Sans doute, le délai était court qui séparait quatre heures du soir le 4 août et le moment de la déclaration de guerre, mais, comme je l'indiquais au capitaine lorsqu'il témoigna, il ignorait à quatre heures et même à sept heures, que la guerre serait déclarée à onze heures, ce soir là, et autant que je sache, il n'y eut aucun pressentiment de la déclaration de guerre.

De plus, je n'hésite pas à le dire, si le capitaine avait manifesté le désir, ou donné des signes du désir de partir après que la permission de partir lui avait été donnée, et avait dit aux autorités, à onze heures, par exemple quand la guerre fut déclarée : « Je n'ai pas assez de temps pour partir », je n'ai pas le moindre doute que, pour compléter la permission donnée au début, les autorités auraient dit : « Oui, certainement, nous estimons qu'il n'est que juste que vous disposiez d'un délai raisonnable pour compléter vos préparatifs de départ. » Rien de semblable ne se produisit pour la raison que le capitaine de vaisseau n'essaya jamais et n'eut même jamais l'intention de quitter Falmouth.

J'ai examiné la Convention VI de La Haye pour voir quel était son objet.

J'ai fait quelques observations sur la matière dans l'affaire du *Belgia* [1914] (1) et je pensais que le Conseil Privé pourrait s'occuper de cette affaire sous cet aspect. Il n'y a pourtant aucune certitude qu'il le fera.

Le préambule montre quel est le but de la Convention. Le texte en est le suivant : « Désireux de garantir la sécurité du commerce international contre les surprises de la guerre et voulant, conformément à la pratique moderne, respecter autant que possible les opérations engagées de bonne foi et en cours d'exécution avant le début des hostilités, ont résolu de conclure une Convention à cet effet. »

Elle était faite, comme chacun sait, dans l'intérêt du commerce. Ce vaisseau ne se trouvait pas dans le port de Falmouth dans l'exercice d'une opération commerciale quelconque. De ce que j'ai dit touchant le but que se proposait le capitaine en amenant le vaisseau dans ce port et en l'y laissant nonobstant la permission qui lui avait été donnée de partir, il est clair que son but n'était pas de se livrer au commerce. Il ne se livrait à aucune opération commerciale, mais employait le port pour des raisons qui ne furent pas envisagées lorsque les signataires tombèrent d'accord sur les dispositions de la Convention de La Haye.

Dans ces conditions, j'en suis arrivé à conclure qu'il est de mon devoir de condamner ce vaisseau comme propriété ennemie au bénéfice de la Couronne. J'ai appris que ce vaisseau a été réquisitionné ; en conséquent, il sera maintenant livré à la Couronne en tant que prise.

Du 23 mars 1916. — Haute Cour de Justice. Division d'Amirauté (en matière de prises). — Sir Samuel Evans, président. — Avocats : le Solicitor du Trésor; Stokes et Stokes pour les réclamants.

91

Haute Cour de Justice
Division d'Amirauté (en matière de prises), 23 mars 1916

MARCHANDISES SUR NAVIRE ENNEMI, CARACTÈRE NEUTRE, CARACTÈRE ENNEMI, SAISIE ; CONVENTION VI DE LA HAYE DE 1907, OUVERTURE DES HOSTILITÉS, MARCHANDISES AUTRICHIENNES, RÉSERVE.

Le fait que des marchandises ont été saisies sur navire ennemi alors qu'elles avaient le caractère neutre ne met pas d'obstacle à ce qu'elles soient confisquées après qu'elles ont pris le caractère ennemi.

A raison des réserves de l'Allemagne, le bénéfice de l'article 4 de la Convention VI de La Haye de 1907 ne peut être réclamé pour des marchandises autrichiennes se trouvant sur navire allemand saisi en mer à l'ouverture des hostilités.

---

1. Voy. *suprà*, t. Ier, p. 279 et s.

(Navire allemand *Schlesien* [cargaison])

Sir Samuel Evans, président :

La Cour s'occupe maintenant de trois envois compris dans le chargement du navire *Schlesien*. Il s'agit de cinquante-quatre caisses de gomme blanche, de vingt-sept caisses de caoutchouc et de six caisses de gomme gutte jaune. Tous ces lots ont été vendus au cours de la procédure de prise et sont actuellement représentés par les espèces versées à la Cour comme produit de ces ventes. On admet que les marchandises appartenaient à des sujets autrichiens et qu'en ce sens c'étaient des marchandises ennemies.

Cette affaire soulève quelques questions curieuses. La cargaison était chargée à bord d'un navire ennemi qui a été condamné par cette Cour comme navire allemand. Il fut rencontré en pleine mer le 7 août 1914, après l'ouverture de la guerre entre notre pays et l'Allemagne, mais avant que la guerre n'existât entre notre pays et l'Autriche-Hongrie. Que le navire, quand il fut rencontré en haute mer, ignorât, encore ou non, l'ouverture des hostilités, je ne le sais; mais, en tout état de cause, cela n'importe nullement, parce que, en admettant pour ce qui concerne cette affaire, ainsi que je l'ai fait dans d'autres, que la Convention de La Haye doit être considérée comme obligatoire dans les rapports entre notre pays et l'Allemagne, l'Allemagne ne pouvait invoquer le bénéfice de l'article 3, car c'est un des articles sur lesquels elle a fait une réserve. Elle fit aussi une réserve quant aux privilèges qui auraient été accordés en vertu de la seconde partie de l'article 4 à la cargaison d'un navire visé à l'article 3.

Deux objections sont soulevées par le conseil des propriétaires de ces marchandises. Il prétend, en premier lieu, qu'il n'y eut pas de saisie de ces biens après la saisie du 7 août, et que celle-ci ne fut pas une saisie régulière, parce qu'à ce moment les marchandises n'étaient pas propriété ennemie et que, si la question eût dû être tranchée en se plaçant à cette époque, elles étaient propriété neutre à bord d'un vaisseau ennemi, et comme telles devraient être protégées. La cargaison fut amenée à bord de ce navire dans un port britannique et l'ordonnance fut délivrée le 11 août. On fit valoir, alors que je m'occupais de la cargaison à une autre occasion, que l'ordonnance fut délivrée avant la déclaration de guerre entre l'Autriche-Hongrie et notre pays, et un ajournement fut accordé pour permettre au Procureur Général, s'il en recevait l'avis, de délivrer une nouvelle ordonnance relativement à cette cargaison. Une nouvelle ordonnance a été délivrée. Or, la mainmise des agents de la Couronne sur les marchandises, bien que n'ayant pas été opérée régulièrement le 7 août 1914, subsistait le 12 août 1914, à minuit. Il est possible que si, à ce moment, les propriétaires des marchandises avaient dit : « Mais, actuellement ce ne sont pas des marchandises saisies », ou que si, à n'importe quel moment, jusqu'au 12, ils avaient dit : « Ces marchandises ne peuvent avoir été valablement saisies, parce que l'état de guerre n'existe pas entre nos deux pays », cette objection eût pu être soulevée. Mais cette objection ne fut pas faite et la mainmise de la Couronne sur les marchandises continua après le 12 août jusqu'au

moment de leur vente faite, à mon sens, d'un consentement unanime (ou, tout au moins, du consentement de la majorité des propriétaires) dans cette procédure de prises. Dans ces circonstances, il me faut forcément conclure qu'il y eut une saisie, que la détention des marchandises par les autorités fut bien faite pour le compte de la Couronne après qu'eut éclaté la guerre entre la Grande Bretagne et l'Autriche-Hongrie. S'il en est ainsi, conformément à la sentence rendue dans l'affaire du *Roumanian* (1) ces marchandises, quoique déchargées du vaisseau dans le port, étaient encore des marchandises sujettes à saisie et elles doivent être regardées comme propriété ennemie.

Le second argument qu'a invoqué l'avocat des demandeurs est tiré de la Convention de La Haye, qu'il prétend applicable en l'espèce. Il n'a pas développé cet argument, mais il était dans son droit quand il a refusé d'y renoncer nonobstant les difficultés rencontrées sur cette voie. Il est impossible de combiner la première partie de l'article 4 avec les articles 1 et 2 de la Convention de La Haye relativement à cette cargaison particulière parce que la première partie de l'article 4 concerne la cargaison ennemie à bord d'un navire marchand ennemi dans un port ennemi au début des des hostilités. Les faits de la présente cause ne lui rendent nullement applicables les articles 1 et 2. Maintenant venons-en à l'article 3. L'article 3 ne protège pas le navire pour la raison que j'ai donnée, savoir que l'Allemagne ne pouvait l'invoquer en aucun cas; et, à mon avis, la seconde partie de l'article 4 doit avoir pour objet de s'appliquer aux marchandises allemandes sur un navire allemand si celui-ci est régi par l'article 3. Cela concerne la cargaison ennemie. Il faut entendre par là la cargaison ennemie à bord du navire ennemi rencontré en haute mer dans les circonstances exposées à l'article 3. A mon avis, les obstacles rencontrés sur sa route par l'avocat des demandeurs du fait des articles 3 et 4 sont non seulement considérables mais insurmontables. Je ne pense pas que ces marchandises soient protégées par application de l'article 4.

La Cour juge donc que ces marchandises ou leur montant en espèces actuellement en dépôt à la Cour doivent être condamnés comme de bonne prise.

Du 23 mars 1916. — Haute Cour de Justice. Division d'Amirauté (en matière de prises). — Sir Samuel Evans, président. — Avocat : Le Solicitor du Trésor pour le Procureur Général; Busk, Mellor et Norris pour les réclamants.

---

(1) Voy. *suprà*, t. Ier p. 69 et s., 411 et s.

92

Haute Cour de Justice
Division d'Amirauté (en matière de prises), 23 mars 1916

Destruction de prise ennemi ; Bateau de pêche

Est régulière la destruction d'un navire ennemi lorsque le capteur n'a pas été en situation de mettre à bord un équipage de prise pour le conduire dans un port.

Un bateau de pêche qui ne se livre pas à la pêche côtière n'a pas droit à une immunité de capture.

(Navire allemand *Stoer*)

Le bateau de pêche allemand *Stoer* ayant été capturé près des îles Shetland par le bâtiment de S. M. *Antrim*, le 6 août 1914, fut coulé par celui-ci après que le patron et l'équipage eurent été mis à bord de l'*Antrim*. La Couronne demanda la condamnation du navire détruit.

Sir Samuel Evans, président :

En droit il est clair que, dans certaines circonstances, un navire ennemi capturé en mer peut être détruit au lieu d'être amené au port pour être soumis à la Cour des Prises et il est également clair, d'après les faits de la cause, que le capitaine (capitaine Modeno) qui a présenté un affidavit, était justifié à couler ce navire parce qu'il n'était pas à même de disposer d'un équipage de prise pour le conduire au port. Le navire se livrait à la pêche, mais les faits montrent qu'il ne se livrait pas à la pêche côtière et que, par conséquent, ce n'était pas un navire ayant droit à une immunité de capture en mer. En conséquence, je déclare qu'il a été à bon droit détruit en mer. Il n'y a pas lieu de le condamner aujourd'hui.

L'Attorney General : Je ne suis pas sûr qu'en la forme la décision ne doive pas être une condamnation.

Le Président : La décision applicable à un navire qui a été détruit est celle de la formule 53 (VII) du Règlement sur les Cours de Prises. Sa forme est celle d'une déclaration portant que la destruction du navire était nécessaire, le motif en étant dans la présente affaire que, dans les circonstances, l'officier ne pouvait pas mettre à bord un équipage de prise.

Du 23 mars 1916. — Haute Cour de Justice. Division d'Amirauté (en matière de prises). — Sir Samuel Evans, président. — Avocat : Le Solicitor du Trésor pour le Procureur Général.

93

Haute Cour de Justice
Division d'Amirauté (en matière de prises), 27 mars 1916

PARTS DE PRISES

Attribution de parts de prises aux officiers et équipages d'un navire de guerre britannique pour la destruction d'un navire de guerre ennemi.

(Navire de guerre britannique *Carmania*)

Décision rendue à propos de la destruction du croiseur auxiliaire allemand *Cap Trafalgar* par le croiseur auxiliaire de Sa Majesté *Carmania*, le 14 septembre 1914.

Du 27 mars 1916. — Haute Cour de Justice. Division d'Amirauté (en matière de prises). — Sir Samuel Evans, président. — Avocats : le Solicitor du Trésor, Hughes, Hooker et Cie.

94

Haute Cour de Justice
Division des Testaments, Divorces et Amirauté, 28 Mars 1916

NAVIRE ENNEMI, NAVIRE BRITANNIQUE, SOCIÉTÉ ENREGISTRÉE EN ANGLETERRE MAIS RECEVANT SA DIRECTION D'ALLEMAGNE, CONFISCATION ; SUJET BRITANNIQUE PAR NATURALISATION, RÉSIDENCE EN ALLEMAGNE PENDANT LA GUERRE, SUJET ENNEMI.

Est confiscable comme navire ennemi un navire enregistré dans un port britannique et appartenant à une société qui, bien qu'enregistrée en Angleterre conformément aux lois anglaises, reçoit en réalité sa direction exclusive d'Allemagne.

Doit être traité comme sujet allemand un sujet britannique par naturalisation qui, en fait, s'est considéré comme Allemand, a résidé à Hambourg pendant la guerre sans être inquiété et a été tenu pour Allemand par les autorités allemandes.

(Navire britannique *Polzeath*, ex-*Walter Dammeyer*)

Le demandeur, fonctionnaire des Douanes, agissant par ordre des Commissaires des Douanes demande que le vapeur *Polzeath*, précédemment nommé *Walter Dammeyer*, enregistré comme navire britannique au port de King's Linn et appartenant à la Lynn and

Hamburg Steamship Company, passé au service de l'Amirauté soit reconnu être propriété ennemie et confisqué. La défense allègue que le navire a été dûment enregistré, que la société a été régulièrement constituée conformément aux lois anglaises et qu'elle a son siège en Angleterre.

Bargrave Deane, juge.

Sur les quatorze actionnaires de la Compagnie défenderesse, neuf résident en Angleterre, mais la majorité des 1610 actions est manifestement entre les mains d'Allemands. Il a été établi que la société bien que comprenant nominalement quatorze actionnaires, dont quatre étaient les directeurs, — sur lesquels deux Allemands — était dirigée et administrée de Hambourg par le président de la société, Hermann Dammeyer, naturalisé sujet britannique, qui a résidé à Hambourg pendant les six ou sept dernières années. Etant donné le passé de celui-ci et le fait qu'il vit en ce moment en complète liberté en Allemagne, alors que son secrétaire, qui a vécu en Angleterre avec lui, ait été interné, la Cour ne doute pas que Dammeyer, bien que naturalisé sujet britannique, était considéré comme sujet allemand par les autorités allemandes. Il est prouvé que Dammeyer a été, à tous égards, un autocrate dans la direction et l'administration des affaires de la société, soi-disant anglaise, qu'il dirigeait de Hambourg tant avant que depuis la guerre, et, en particulier, dans la direction du seul vapeur appartenant à la société.

La question que la Cour doit résoudre est celle de savoir si le *Polzeath* avait le droit d'être enregistré comme navire anglais ou s'il était un navire allemand ayant usurpé la nationalité britannique et se servant illégalement du pavillon britannique puisqu'en réalité il obéissait aux ordres d'une société qui était au fond allemande et dirigée par un Allemand résidant en Allemagne. L'attention de la Cour a été portée sur un certain nombre de décisions relatives aux circonstances qu'on doit prendre en considération en vue de déterminer le vrai caractère de cette soi-disant société anglaise et de ce navire anglais. Ces décisions ont été rendues dans les affaires *Palmer* c. *Caledonian Railway Company* [1892] (1 Q. B. 823; 8 The Times Law Reports, 502), *San Paulo Railway Company* c. *Carter* [1896] (Appeal Cases, 31; 12 The Times Law Reports, 107), *De Beers Consolidated Mines Lim.* c. *Rowe* [1906] (Appeal Cases, 455; 22 The Times Law Reports, 756). Ces décisions se ramènent à ceci que, pour déterminer le véritable caractère d'une entreprise ou d'une société, la Cour doit rechercher d'où vient l'impulsion donnée à l'entreprise; en d'autres termes, on doit déterminer où était la vie réelle de l'entreprise, non où se trouvent les membres destinés à donner effet aux impulsions reçues de cette force initiale.

Les documents produits en cette affaire montrent Hermann Dammeyer comme étant l'âme et le ressort de cette soi-disant société anglaise et comme dirigeant l'usage qu'il était fait du navire. Les actionnaires et directeurs anglais n'étaient que des marionnettes mues par ses ficelles. La Cour pense que Dammeyer s'est toujours considéré comme allemand et que, ayant été admis à rester à Hambourg pendant la durée de la guerre sans être inquiété par les autorités allemandes, il a été reconnu par celles-ci

comme sujet allemand. Il doit être reconnu comme tel par cette Cour ; la société et le navire qu'il dirigeait n'ont donc pas le droit d'être enregistrés comme anglais. En conséquence, le *Polzeath* doit être confisqué au profit de Sa Majesté et le jugement rendu en faveur du demandeur avec les frais.

M. Stanger ayant demandé que les intérêts des actionnaires anglais fussent protégés, le juge Bargrave Deane répond qu'il craint que cela ne soit de la compétence de l'Amirauté. Le navire a été confisqué et les actionnaires anglais doivent s'adresser à l'Amirauté s'ils réclament protection. En l'état de son information, il dirait qu'ils ne sont pas fondés à obtenir protection parce qu'ils se sont soumis à cette domination allemande. Il donnerait toutefois aux actionnaires anglais la liberté d'en appeler.

Du 28 mars 1916. — Haute Cour de Justice. Division des Testaments, Divorces et Amirauté. — Bargrave Deane, juge. — Avocats : L'Attorney General, Leslie Scott, Wylie, Mackinnon, C. R. Dunlop, W. N. Rackburn, Stranger.

95

Haute Cour de Justice
Division d'Amirauté (en matière de prises), 30 mars 1916

Marchandises sur navire britannique, Caractère ennemi, Associés ennemis, Confiscation ; Maison de commerce établie en pays ennemi, Associé neutre, Ouverture des hostilités.

Les parts revenant à des associés ennemis dans des marchandises appartenant à une maison ennemie et chargées sur navire britannique sont confiscables.

Les marchandises appartenant à une maison de commerce établie en pays ennemi sont confiscables quel que soit le domicile des associés ;

Toutefois, s'il s'agit de marchandises expédiées avant l'ouverture de la guerre, la part de l'associé neutre n'est pas confiscable si celui-ci n'a pas pris, après cette ouverture, de mesures actives pour faciliter la remise des marchandises à la maison ennemie mais les a laissées suivre leur route ordinaire.

(Navire britannique *Anglo-Mexican* [cargaison])

Le 5 septembre 1914, saisie par les autorités britanniques, dans le port de Londres, de 276 balles de déchets de coton, chargées sur le vapeur anglais *Anglo-Mexican*.

Sir Samuel Evans, président :

Cette partie de la cargaison, soit 276 balles de déchets de coton, fut revendiquée en premier rang par MM. Reiss et Cie, de Manchester, se prétendant propriétaires, et à défaut par MM. Reis et Cie, de Boston (Etats-Unis), se prétendant propriétaires.

L'examen des faits est maintenant terminé. En voici le résultat. Les biens en question appartenaient à Reis et Cie de Friedrichsfeld, Heidelberg, (Allemagne). Cette firme était composée de quatre associés : deux sujets allemands, un anglais par naturalisation du nom de Karl Bachert Strauss, et un américain par naturalisation du nom de Richard Mayer. La part de Strauss était d'un quart, celle de Mayer d'un cinquième. Le reste appartenait aux Allemands. Strauss était en Allemagne au début de la guerre et y est apparemment resté, liant dès lors son sort à celui de l'ennemi. Une descente de police fut faite dans les bureaux de la succursale qu'il dirigeait à Manchester et un de ses commis fut déclaré coupable de commerce avec l'ennemi. Il n'est pas surprenant qu'aucune revendication ne soit faite en son nom.

Les parts des associés allemands et la propre part de Strauss (c'est-à-dire les quatre cinquièmes du tout) doivent être condamnées comme appartenant à des ennemis de notre pays et à un Anglais par naturalisation qui s'est rangé lui-même dans la même catégorie.

Reste la revendication de Richard Mayer sur un cinquième des marchandises. Naturalisé américain avant la guerre, il adresse sa revendication en tant que neutre associé à une maison allemande. Aucun principe du droit des prises n'est plus clairement et plus fermement établi que celui qui décide que les biens d'une maison de commerce ou d'une entreprise comme celle de la firme Reis et Cie d'Heidelberg, établie en pays ennemi, sont susceptibles de capture ou de saisie et de confiscation en tant que prise durant la guerre, quel que soit le domicile des associés. Mais, en ce qui concerne les opérations et les expéditions antérieures à la guerre, il faut faire quelques réserves sur l'application de ce principe aux ressortissants du belligérant adverse et aux neutres, relativement aux opérations et affaires en cours au commencement de la guerre.

Une opinion ancienne et autorisée sur ce sujet est celle de Sir William Scott dans l'affaire du *Vigilantia* (1 C. Rob. 1, p. 15; 1 Engl. P. C. 31). Parlant de trois décisions des Lords Commissaires d'Appel dans les affaires de prises jugées entre 1785 et 1798, savoir le *Jacobus Johannes*, l'*Osprey* et le *Nancy* (*réclamation Coopman*) Sir William Scott déclarait : « Il a été dit (ce fut dans la dernière affaire) par les Lords, que les cas antérieurs étaient seulement des cas de début d'une guerre; qu'une personne faisant habituellement du commerce en pays ennemi, bien que n'y résidant pas, devait avoir le temps de se retirer de ce commerce; et que ce serait faire une pression trop lourde sur les neutres que de déclarer qu'immédiatement après l'ouverture de la guerre, leurs marchandises seraient susceptibles de confiscation; mais il a été alors expressément déclaré que si une personne entrait dans une maison de commerce ayant son siège en pays ennemi au cours de la guerre, ou continuait à lui être unie durant la guerre, elle ne pourrait se protéger en se bornant à résider en pays neutre. »

Tels ont été les principes adoptés depuis lors par l'Amérique et par notre pays, voir l'*Antonia Johanna* (1 Wheaton 159; Scott, *Cases on Int. Law*, 632),

le *Freundschaft* [1819] (4. Wheaton, 105), le *San José Indiano* (2 Gall. 268; Scott, *Cases on Int. Law*, 614) et le *Cheshire* (3 Wall. 231).

J'ai eu dernièrement à m'occuper du cas de sujets britanniques qui étaient associés dans des firmes ennemies ainsi que de leur situation et de leurs devoirs, au début de la guerre, dans l'affaire du *Manningtry* (1). Accessoirement, la position des sujets neutres en semblable situation a été examinée. Ce qui a été dit alors, il n'est pas nécessaire de le répéter.

Il est évident qu'à un point de vue, il y a, en pareil cas, une différence entre les devoirs d'un sujet britannique et ceux d'un neutre. C'est un devoir absolu, incombant strictement à un sujet britannique, que de ne rien faire qui puisse consister à commercer avec l'ennemi ou à avoir avec lui des rapports d'affaires quelconques. Un tel devoir n'existe point pour un associé neutre. Il agit dans la plénitude de ses droits quand il continue l'association après les hostilités s'il s'en tient à laisser sa part dans les marchandises courir le risque de capture et confiscation par l'autre belligérant durant la guerre.

La question est de savoir à quelle époque, dans le cas où les marchandises ont été expédiées avant la guerre, le neutre, associé d'une maison de commerce ennemie, cesse de voir sa part dans les biens de la société à l'abri de la confiscation. C'est une question d'espèce, résolue dans un sens ou dans l'autre dans chaque cas particulier. Un critérium consisterait à examiner si l'associé neutre a ou n'a pas pris des mesures actives, après le commencement des hostilités, pour favoriser ou faciliter la délivrance des marchandises à la maison ennemie. Ce critérium ne me paraît pas être défavorable au neutre ni déloyal pour le belligérant. Si le neutre ne prend aucune mesure inspirée de la guerre relativement aux marchandises, mais se borne à leur laisser suivre leur route ordinaire, à mon sens, il est difficile de soutenir que sa part des marchandises expédiées sans intention de fraude soit confisquée. Il n'est nullement tenu vis-à-vis de l'Etat belligérant d'empêcher leur délivrance, car il n'a dans elles qu'une portion indivise. Sa situation me semble différente à cet égard de celle d'un associé sujet d'un Etat belligérant.

Au début de la guerre, M. Mayer se trouvait être en Allemagne. Il n'a pas informé la Cour de ce fait, ni de ses affaires en ce pays, ni de la date de son retour en Amérique. Son affidavit sur ces matières manque de sincérité. Son avocat n'essaya pas de le justifier. Je ne veux point dire que le déposant ait eu l'intention de nous induire en erreur. J'ignore les conseils qui lui ont été donnés pour la rédaction de son affidavit. Je me suis demandé si, étant donné qu'il n'avait pas révélé des faits essentiels peut-être, il ne devait pas être déchu de son immunité; mais je lui accorde le bénéfice du doute.

J'ordonne la restitution du cinquième constituant sa part dans les marchandises ou dans leur produit en espèces et la condamnation des quatres

---

(1) Voy. *suprà*, t. I, p. 371.

cinquièmes restants en tant que prise au profit de la Couronne dans l'exercice de ses droits d'amirauté.

Du 30 mars 1916. — Haute Cour de Justice. Division d'Amirauté (en matière de prises). — Sir Samuel Evans, président. — Avocats : le Solicitor du Trésor ; Oppenheimer, Blandford et Cie.

96

Haute Cour de Justice
Division d'Amirauté (en matière de prises), 30 mars 1916.

MARCHANDISES ENNEMIES, MAGASINS GÉNÉRAUX D'UN PORT, PRISE MARITIME, CONFISCATION.

Des marchandises ennemies qui, après transport sur un navire britannique, ont été, avant l'ouverture de la guerre, déposées dans les magasins généraux d'un port anglais, sont susceptibles d'être l'objet d'une prise maritime et sont confiscables.

(Navire britannique *Eden Hall* [cargaison]

Sir Samuel Evans, président :

Cette revendication a pour objet douze balles de tabac en feuilles de Suluk expédiées par Platon Macri, de Smyrne, à son ordre ; et sa demande a été présentée comme la demande d'une personne en droit de se faire livrer les marchandises, parce que celles-ci furent saisies sur terre, la saisie ayant été opérée dans des magasins généraux où les marchandises avaient été placées avant le début de la guerre. Dans cette affaire, les faits ne sont pas contestés. Ce tabac fut chargé sur ce navire (1) dans le port de Smyrne le 3 octobre 1914. Le vaisseau arriva dans le port de Londres le 23 octobre, et le 28 octobre les marchandises furent déchargées et placées dans des magasins généraux du port de Londres. Or on admet que les magasins généraux étaient des magasins généraux autorisés par l'Administration des douanes, et on reconnaît expressément que les magasins généraux eux-mêmes étaient dans le port de Londres. Les marchandises y restèrent jusqu'à la déclaration de guerre entre notre pays et la Turquie le 5 novembre. Cinq jours après, les marchandises furent retenues et saisies. Notification à cet effet fut faite quelque temps après, et quinze jours plus tard la saisie fut confirmée.

Platon Macri introduisit une demande en justice où il se qualifiait lui-même : Platon Macri « d'Athènes », ville qui était alors et qui est toujours

---

(1) Le vapeur britannique *Eden Hall*.

une ville neutre, mais il présente honnêtement sa demande comme étant celle d'un ennemi.

Or ces marchandises appartenaient à un ennemi au moment de la saisie et la seule question que j'aie à trancher est celle de savoir si la présente affaire peut être distinguée de l'affaire du *Roumanian* (1). Certains faits sont différents, mais en appliquant à la présente affaire le principe développé et exprimé pour le Conseil Privé dans l'affaire du *Roumanian*, je ne vois absolument aucune distinction. De la raison évidente que ces marchandises se trouvaient dans le port, dans des magasins généraux appartenant au port lors de l'ouverture des hostilités il s'ensuit, à mon avis, que ces marchandises firent, à bon droit, l'objet d'une prise maritime, et cette affaire est régie par les principes exposés dans l'affaire du *Roumanian*.

Sans doute, si l'on avait disposé du tabac par le procédé habituel au commerce, au moyen de connaissements au nom d'un tiers, et si ce tiers avait revendiqué le tabac en tant qu'acheteur, l'affaire se serait présentée différemment; mais ces marchandises furent placées dans ces magasins généraux et y restèrent comme appartenent à un sujet turc jusqu'au moment de la saisie et elles doivent être condamnées.

Du 30 mars 1916. — Haute Cour de Justice. Division d'Amirauté (en matière de prises). — Sir Samuel Evans, président. — Avocats : le Solicitor du Trésor, William A. Crump et fils.

97

Haute Cour de Justice
Division d'Amirauté (en matière de prises), 3 avril 1916

Déclaration de Paris de 1856, Marchandise ennemie sur navire allié, Navire belge, Confiscation ; Assurance par un neutre, Caractère ennemi des marchandises.

Le bénéfice de la Déclaration de Paris de 1856 ne s'étend pas aux marchandises ennemies sur navire allié et celles-ci sont sujettes à confiscation.

Doit être écartée la réclamation d'une Compagnie d'assurance neutre qui n'était pas devenue propriétaire des marchandises au moment de leur saisie, quelles que soient ses relations contractuelles avec les propriétaires ennemis.

(Navire belge *Gothland* [cargaison])

Le navire belge *Gothland* s'étant échoué le 23 juin 1914 fut conduit à Southampton pour y être réparé. Le 11 février 1915, un chargement de 24.000 boisseaux de blé consigné à des

(1) Voy. *suprà* t. 1er, p. 69 et 411.

négociants allemands et qui avait été déposé dans les entrepôts du port fut saisi comme prise. La Saint-Paul Fire and Marine Insurance C°, de Richmond, Etats-Unis d'Amérique, qui avait assuré ce chargement contre le risque de mer seul, ayant payé l'indemnité pour perte totale conformément à la police et se trouvant subrogée aux droits du chargeur, réclama la resti ution du produit de la vente dudit chargement.

Sir Samuel Evans, président :

Il est admis que, sous réserve des droits de la Saint-Paul Assurance Cie comme assureur, les propriétaires légaux du chargement de 24.000 boisseaux de blé étaient des marchands allemands. C'est pourquoi, dans l'ordre naturel des choses, la condamnation serait prononcée. Lorsque cette affaire vint dernièrement devant cette Cour, M. Mackinnon a cru, suivant ses instructions et son point de vue, que le navire sur lequel les marchandises étaient chargées était un navire neutre et qu'en conséquence on pouvait réclamer le principe posé par la Déclaration de Paris. Mais il est apparu que le navire n'était pas celui d'un neutre, mais celui d'un allié, un belge. En conséquence, sur ma suggestion, M. Mackinnon accepta un ajournement afin de pouvoir examiner s'il y aurait possibilité de baser un argument sur le fait que les marchandises étaient sur un navire allié. Si quelque chose pouvait être fondé sur cela, il l'aurait fait, il m'aurait aidé, mais rien n'autorise à dire que le navire d'un allié puisse être traité comme neutre. La question a été posée au cours de cette guerre en ce qui concerne la condition de marchandises chargées sur des navires appartenant à ce pays. Tout récemment j'ai déclaré que si elles étaient des marchandises appartenant à des commerçants ennemis, elles étaient néanmoins confiscables. La question fut tranchée par cette Cour dans divers cas et dernièrement elle se présenta devant le Conseil privé en appel dans l'affaire du *Woolston* (1). La décision du Conseil privé fut que ces marchandises n'étaient pas protégées. Si les marchandises d'un commerçant ennemi chargées sur un navire anglais sont sujettes à confiscation, je dis que les marchandises d'un commerçant ennemi chargées sur un navire allié sont aussi sujettes à cette même confiscation. C'est pourquoi, sur ce point, l'argument de M. Mackinnon tombe.

Alors il soulève un nouveau point en faveur de la réclamation des assureurs. Il n'y a pas de précédent pour une telle réclamation. Ce serait un triste jour pour les Cours des Prises si des personnes dans la situation des assureurs, ayant seulement des droits contractuels et des obligations comme il en existe entre eux et les propriétaires légaux, pouvaient demander à la Cour de rechercher dans chaque cas quelle était la situation vis-à-vis des assurés et d'eux-mêmes comme assureurs.

Dans cette affaire, la compagnie d'assurance n'avait assuré les marchandises que contre les risques de mer ordinaires. Les risques de mer se produisirent quelque temps avant que le navire ne se rendit à Southampton et bien avant que les marchandises ne fussent saisies ; et rien ne fut fait par la

---

(1) Voy. *suprà*, t. Ier p. 424.

compagnie d'assurance pour essayer de se mettre dans la situation de propriétaire des marchandises après que la situation fut devenue celle de perte totale présumée comme elle le prétend.

La saisie fut effectuée le 11 février 1915. Deux ou trois mois plus tard, l'assurance étant payée selon la police, le 5 mai 1915, la Compagnie reçut des assurés les documents qui ont été présentés et qui tendent à conférer tous les droits et moyens d'action des assurés. Je crois que des mesures auraient pu avoir été prises par la compagnie d'assurance si elles avaient été jugées utiles avant la saisie par la Couronne, mesures qui l'auraient placée dans la position de propriétaire. Rien de semblable ne fut fait. Une demande fut seulement présentée après la saisie. Il s'agit de savoir qui avait la propriété avant la saisie. Je ne suis pas appelé à déterminer quelles relations contractuelles les parties pouvaient avoir à ce moment, ni quelle aurait pu être la conséquence de ces relations plusieurs mois plus tard, lorsqu'ils réglèrent leurs affaires.

Il suffit de dire que tout le monde est d'accord sur ce point que, sous réserve de toute obligation légale qui aurait pu exister à l'égard des marchandises, les propriétaires de fait des marchandises à la date de la saisie étaient les commerçants allemands. En conséquence, les marchandises étaient sujettes à confiscation, et j'ordonne la condamnation des 24.000 boisseaux de blé qui sont propriété ennemie, comme de bonne prise au profit de la Couronne en vertu des droits d'Amirauté.

Du 3 avril 1916. — Haute Cour de Justice. Division d'Amirauté (en matière de prises). — Sir Samuel Evans, président. — Avocats : Le Solicitor du Trésor, pour le Procureur Général; W. A. Crump et fils pour les réclamants.

98

Haute Cour de Justice
Division d'Amirauté (en matière de prises), 3 avril 1916

NAVIRE NEUTRE, REPRISE, PRIME DE SAUVETAGE

Le principe que la reprise d'un navire neutre donne lieu à restitution à son propriétaire, sans prime de sauvetage au profit du recapteur, souffre des exceptions ;

Et semblable prime est due dans un cas où, en fait, il apparaît qu'à défaut de sauvetage, le navire neutre aurait été détruit par le capteur.

(Navire grec *Pontoporos*)

Le navire grec *Pontoporos* transportant du charbon à destination de Kurachee fut capturé, le 10 septembre 1914, par le croiseur allemand *Emden*. Repris, le 12 octobre, par le navire de S. M. *Yarmouth*, il fut restitué à son propriétaire en vertu d'une décision rendue, le

17 mars 1915, par la Cour Suprême des Straits Settlements (en matière de prises) (1). A la suite de ces faits une demande de prime de sauvetage a été présentée par l'équipage du *Yarmouth*.

Sir Samuel Evans, président :

La présente affaire concerne une demande d'attribution de prime de sauvetage de prise à l'occasion de la reprise d'un navire neutre sur un capteur ennemi.

La demande est présentée par le capitaine et l'équipage du navire de S. M. *Yarmouth*. Elle est faite avec l'assentiment des Lords Commissaires de l'Amirauté. Le navire repris est le *Pontoporos*, vapeur du port d'Andros, dans le royaume de Grèce. Il appartient à une compagnie grecque. Sa valeur est de 44.000 livres.

C'est la première affaire dans laquelle une procédure pour prime de sauvetage de prise ait été engagée au cours de la présente guerre. L'action est intentée seulement contre les propriétaires du vaisseau et non contre les chargeurs.

La règle générale admise en droit international est que : « Aucune prime de sauvetage n'est due pour la reprise de vaisseaux et de marchandises neutres, en vertu du principe que la délivrance d'un neutre de bonne foi des mains de l'ennemi du capteur n'est pas un service dont profite le neutre, vu que ledit ennemi serait contraint par les tribunaux de son pays à opérer la restitution de ce bien injustement saisi » (voir Wheaton, 8e éd., par Dana. § 364). Pourtant, depuis plus d'un siècle, une importante exception a été faite à cette règle générale dans le cas où le vaisseau repris était en fait susceptible d'être confisqué par l'ennemi, sans considérer si c'était à raison où à tort. Lord Stowell explique le fondement de la règle et la raison de l'exception, dans le passage suivant, tiré du jugement qu'il rendit dans l'affaire du *Samson* [1807] (6. C. Rob., p. 403) : « Il est inutile de répéter que la pratique généralement suivie par la Cour est de ne pas accorder la prime de sauvetage pour la reprise de navires neutres, car elle présume qu'aucun péril n'a été couru par le neutre qui, s'il avait été traduit devant les tribunaux du capteur primitif, serait rentré en possession de ses biens. Il faut accorder le bénéfice de cette présomption à tout Etat dont la réputation n'a pas été entachée par une grossière violation du droit des gens. Mais il y a lieu à présomption contraire si les Etats rendent des décrets en vue de condamnations iniques, selon lesquels les tribunaux du pays doivent agir, et dont il y a tout lieu de croire qu'ils seront mis à exécution. Le raisonnement sur lequel a été fondée la règle générale cesse alors d'être applicable ; le péril est flagrant et, dès lors, il ne s'agit plus que d'un sauvetage méritoire du danger de condamnation ».

L'exception avait été formulée par Lord Stowell dans des affaires antérieures et elle a généralement été reconnue depuis lors. (Voir Wheaton, 8e éd. par Dana, § 366 et Wildman, *International Law*, t. II., p. 286.)

---

1) Voy. *suprà*, t. I. p. 200.

Il me semble qu'on peut concevoir d'autres circonstances pour créer d'autres exceptions à la règle générale. Si je fais cette observation c'est pour qu'on ne puisse supposer que la Cour considérerait seulement l'exception sus-mentionnée. Mais celle-ci est la seule qu'on ait à considérer dans la présente affaire. Est-ce la règle générale ou la règle exceptionnelle qui s'applique aux circonstances de la présente reprise ?

Le navire repris partit de Calcutta le 5 septembre 1914, à destination de Kurachee, avec une cargaison d'environ 6.000 tonnes de charbon expédiée par des commerçants britanniques de Calcutta à des commerçants britanniques à Kurachee. De très bonne heure, le matin du 15 septembre, il fut capturé par le croiseur allemand *Emden* dans le Golfe du Bengale. Un équipage de prise allemand fut placé à bord. Une mention relatant la visite et la capture fut portée au livre de bord par l'officier de prise. Les termes en sont les suivants :

« 10 septembre 1914.

« 2 h. 30 du matin, Golfe du Bengale, 10′ 22″ de latitude N., 84° de longi-
« tude E. Le vapeur grec *Pontoporos* a été saisi par ordre du comman-
« dant du croiseur allemand de la flotte de S. M. *Emden*, parce que, selon sa
« charte-partie, il devait transporter de la contrebande de guerre (charbon)
« pour l'Empire Britannique, de Calcutta à Bombay ou Kurachee. Ni mani-
« feste ni (mot illisible) ne furent trouvés à bord. Le capitaine savait que
« la guerre existait entre l'Allemagne et l'Angleterre. Le capitaine ne fit
« aucune objection à la saisie et à la visite.

F. Lauterbach.
1er lieutenant offi. de prise du navire de
S. M. *Emden* ».

Après une courte conversation avec le capitaine, l'officier de prise se mit à placarder en divers endroits du navire un avis en allemand, anglais et français. La version anglaise était la suivante :

AVIS

« Durant l'occupation de ce navire par un détachement d'un navire de
« guerre allemand, l'équipage du navire et les passagers seront soumis à
« la loi martiale allemande.

« Quiconque favorise les intérêts des ennemis de l'Allemagne ou porte
« tort à la marine allemande, durant l'occupation, encourt la peine de
« mort.

« Durant ce temps, tout délit ou manquement aux ordres et instructions
« donnés sur ce navire, seront punis conformément à la loi pénale de
« l'Empire allemand. De plus, tout mouvement hostile, ou même toute
« tentative en ce sens, de la part de l'équipage ou des passagers pourra
« avoir les plus sérieuses conséquences pour tout le navire, l'équipage et les
« passagers.

« Toutes les armes et les munitions devront êtres remises immédiate-

« ment. Quiconque sera trouvé en possession d'armes ou de munitions dans « une demi-heure sera arrêté et puni conformément à la loi.

« Tous les membres de l'équipage du vaisseau doivent vaquer à leur « besogne habituelle jusqu'à ce qu'ils soient renvoyés ou qu'ils reçoivent « l'ordre exprès de cesser. »

Il convient de donner le compte-rendu de ces événements et de ceux qui suivirent tel qu'il a été fait par le capitaine du *Pontoporos*, lui-même. Le 3 décembre, il écrivait de Singapour ce qui suit à ses armateurs :

« Messieurs,

« Comme vous le savez sans doute, cinq jours après notre départ de Calcutta, le 10 septembre, à 2 h. 30 du matin, nous fûmes saisis par un vaisseau de guerre allemand *Emden*, par 10°25′ de latitude N. et environ 84° de longitude E.

« Aussitôt montés à bord, les Allemands, au nombre de 25 à 30, savoir deux officiers, un mécanicien et pour le reste des matelots, tous bien armés de fusils Mannlicher et de revolvers, et portant avec eux cinq ou six paquets de cartouches et différents explosifs, après avoir pris et examiné tous les documents à bord, nous déclarèrent que la cargaison appartenant à des commerçants britanniques, en raison de l'état de guerre existant entre l'Allemagne et l'Angleterre, était considérée comme contrebande de guerre et serait, comme telle, saisie et utilisée par le navire de guerre.

« J'ai protesté à diverses reprises devant eux, faisant valoir que le vapeur appartenait à une nationalité neutre, et cela dès avant déclaration de guerre, etc, mais sans succès. Voyant après tout que toute résistance ultérieure de ma part serait vaine et très probablement dangereuse, je fus obligé de céder.

« Ils me proposèrent, si j'y consentis, de rester à bord de notre vapeur avec l'équipage et de continuer le travail habituel sur le vapeur, faute de quoi ils (les Allemands) seraient obligés de nous transporter à bord du vaisseau de guerre et de mettre à bord de notre vapeur un équipage à eux, et finalement, quand ils auraient pris tout ce dont ils avaient besoin dans la cargaison du vapeur, ils se verraient dans la nécessité de le couler, ne disposant d'aucun port où le conduire pour le mettre en sûreté et par conséquent lui éviter la destruction.

« C'est pourquoi j'ai considéré qu'il était de mon devoir, et, d'accord avec mon équipage, j'ai accepté de rester à bord de notre vapeur jusqu'à ce qu'il fût relâché et sauvé. Les premières dispositions qu'ils prirent, après notre acceptation, furent de proclamer la loi martiale allemande qu'ils placardèrent sur le vapeur, et de prendre absolument tous les documents, armes et fonds, s'élevant à 50 livres, qui se trouvaient à bord du vapeur. Quand je leur eus dit que cet argent m'appartenait, ils me le rendirent.

« Des officiers allemands armés ont ensuite pris le commandement du navire et un détachement de 15 à 20 hommes en armes a été installé sur le pont inférieur et ils ont gardé à tour de rôle le vapeur, particulièrement les chambres des machines et des chaudières, jusqu'à la fin de notre capture.

« Nous suivîmes le navire de guerre jusqu'au 16 du même mois et pendant ce temps il coula de nombreux vapeurs britanniques. Le 16 au matin il nous accosta, tira de nos soutes 500 à 600 tonnes de charbon, puis il nous quitta. Les Allemands embarqués sur notre vapeur le conduisirent à l'île de Simolo, où apparemment le bateau de guerre serait venu plus tard. Nous restâmes là, sous vapeur, jusqu'au 6 octobre, jour où arriva le cargo allemand *Markomannia* pour prendre le plus possible de notre cargaison jusqu'au 13 du même mois, date à laquelle il nous aurait rendu la liberté, car, à ce que nous comprîmes, le navire de guerre avait rencontré un vapeur anglais chargé de charbon gallois, qu'il captura de préférence et conserva pour se ravitailler en charbon.

« Je ne puis dire à quel point je souffris durant tout ce temps en raison de mon accablement, de mon chagrin, de la faim, du traitement brutal des Allemands, et des querelles quotidiennes des gens de l'équipage pour la nourriture, car les provisions que les Allemands avaient en leur possession avaient été presque épuisées, et tout le temps je craignais que l'équipage, exaspéré, n'essayât par force de prendre un peu de nourriture. Cette terrible situation dura jusqu'au 12 octobre, veille de notre libération des mains allemandes, quand apparut subitement le navire de guerre britannique *Yarmouth* qui, après avoir coulé le *Markomannia*, nous conduisit à Penang, et de là à Singapour. Voilà le récit détaillé de notre capture par l'*Emden.* »

On remarquera que, depuis la date de sa capture, le 10 septembre, jusqu'au 12 octobre, soit pendant une période de près de cinq semaines, le *Pontoporos* dut suivre l'*Emden* ou son navire de ravitaillement, le *Markomannia.* Durant une partie de ce temps, dix à douze jours ou plus, le capitaine a été emprisonné ou consigné dans sa cabine, d'après sa déclaration au lieutenant Edelston. Lui et son équipage avaient été tour à tour menacés, tentés ou cajolés en vue de les faire travailler conformément aux ordres de l'équipage de prise.

Le 12 octobre, quand il fut aperçu par le navire de S. M. *Yarmouth*, le *Pontoporos* était amarré le long du ravitailleur de l'*Emden*, le *Markomannia*, sur lequel on était en train de transborder une partie de la cargaison de charbon.

Sur ce qui arriva au moment et après l'approche du navire de S. M. *Yarmouth*, les faits suivants ont été admis par les défendeurs dans leurs plaidoiries.

« A 6 h. 10 du matin environ, le 13 octobre 1914, les gens à bord du navire de S. M. *Yarmouth*, qui était en train de patrouiller par 2.53 1/2 environ de lat. N. et 96.6 de long. E., sur la côte nord de Sumatra, aperçurent le *Pontoporos* amarré le long du vapeur allemand *Markomannia*. Le *Yarmouth* se dirigea aussitôt sur le vaisseau et on constata que le *Markomannia*, navire qui servait à ravitailler le croiseur allemand *Emden*, tirait du charbon du *Pontoporos*. Comme le *Yarmouth* approchait, le *Markomannia* cessa de charbonner et chercha à s'enfuir en gagnant les eaux territoriales, mais il fut arrêté par un coup tiré en avant par le navire de S. M. *Yarmouth*.

A 7 h. 5 du matin, le *Markomannia* fut abordé et coulé après transbordement de ses officiers et de son équipage. Entre temps, des officiers du navire de S. M. *Yarmouth* se rendirent à bord du *Pontoporos* sur lequel ils trouvèrent un équipage de prise comprenant le sous-lieutenant Mayer, de la marine impériale allemande, le mécanicien en second Freund, de la marine impériale allemande, avec neuf matelots allemands et trois chauffeurs allemands, appartenant tous au croiseur allemand *Emden*, ainsi qu'un officier du *Markomannia*. Les officiers allemands susnommés et l'équipage furent alors faits prisonniers de guerre et envoyés à bord du navire de S. M. *Yarmouth*. Le *Pontoporos* fut visité et son capitaine qui, pendant un certain temps, avait été prisonnier dans sa cabine mais avait par la suite été relâché par l'équipage de prise allemand, eut un entretien avec le capitaine Cochrane et lui apprit que le *Pontoporos*, au moment de sa capture, faisait route de Calcutta sur Bombay ou Kurachee avec un chargement de charbon, que le vaisseau avait été capturé par l'*Emden* le 10 septembre au large des côtes de Ceylan, qu'après la capture du *Pontoporos* par l'*Emden*, l'équipage de prise avait non seulement consigné le capitaine dans sa cabine, comme on l'a dit plus haut, mais menacé l'équipage grec avec des revolvers quand on voulut le faire travailler.

« A l'approche du *Yarmouth*, les officiers allemands jetèrent par dessus bord les tables de chiffres, les documents confidentiels, leurs armes et celles de l'équipage. L'équipage de prise allemand fut transbordé sur le navire de S. M. *Yarmouth*. Le *Yarmouth* resta dans le voisinage, escomptant l'arrivée de l'*Emden* jusqu'à 6 heures du soir environ, le 12 octobre. Il prit alors la mer avec le *Pontoporos*. Le 14 octobre, comme les ordres donnés au *Yarmouth* exigeaient qu'il marchât à une allure plus rapide que celle dont était capable le *Pontoporos*, le *Pontoporos* fut confié au croiseur français *D'Iberville* pour être envoyé à Penang, les vaisseaux se trouvant alors par 5,30 de lat. N et 100 de long. E (approximativement).

« Le *Pontoporos* fut par la suite amené à bon port et restitué à ses propriétaires. »

Tels étant les faits, les défendeurs soutiennent que l'on devait logiquement en conclure : 1° que l'*Emden* aurait relâché le *Pontoporos* le 13 octobre ou vers cette date et que, par suite, on ne peut supposer qu'il fût en péril; 2° que si le vaisseau avait été conduit devant une Cour des Prises allemande, il n'aurait pas été condamné; et 3° que s'il n'avait pas été conduit devant une telle Cour, le croiseur allemand ne l'aurait pas coulé ou ne se le serait pas approprié.

On soutient, qu'en conséquence il devrait être restitué aux propriétaires, sans paiement d'une indemnité de sauvetage.

Le 12 octobre (veille du jour où, dit-on, le capitaine du vaisseau s'attendait à être relâché) le navire était depuis plus d'un mois un navire capturé confié à un équipage de prise. De ce fait il avait perdu en fret une somme très importante. De 4.000 à 5.000 tonnes de charbon restaient encore à bord à destination de commerçants britanniques.

Si l'on fit la promesse de relâcher le navire, ce fut avec l'arrière pensée

de calmer l'équipage ou de le pousser à travailler pour le croiseur allemand et le navire ravitailleur. La Cour se refuse à croire qu'une telle promesse fut faite honnêtement ou avec l'intention de la tenir. On avait déjà menacé de couler le navire; et si cela avait fait le compte du commandement du croiseur allemand, après avoir enlevé toute la cargaison et utilisé le vaisseau et l'équipage dans la limite de ses désirs ou de ses facilités, il aurait coulé le navire.

Quant au reste, le croiseur allemand n'eut jamais l'intention de conduire ou d'envoyer le navire neutre devant une Cour des Prises allemande pour qu'il soit décidé judiciairement s'il devait être condamné. Si, d'ailleurs, par quelque hasard extraordinaire, son cas avait fait l'objet d'une décision de semblable juridiction, la présente Cour est suffisamment éclairée par les cas cités au cours des débats ainsi que par d'autres cas, pour être convaincue que les chances qu'auraient eues les propriétaires d'en obtenir restitution eussent été nulles.

On ne peut plus désormais s'attendre à ce que « la présomption dont on doit accorder le bénéfice à tout Etat dont la réputation n'a pas été entachée par de grossières violations du droit des gens » profite à l'Etat auquel appartenaient les capteurs primitifs.

Si le vaisseau n'avait pas été conduit devant une Cour des Prises en Allemagne ou dans une possession de l'Empire allemand, que serait-il donc arrivé? A cet égard, l'article 113 du Code des Prises allemand contient plus qu'une indication. On a remarqué qu'au moment de la capture le motif invoqué était le transport de contrebande par le vaisseau neutre. Quoi qu'il en puisse être en fait ou en droit, l'officier du croiseur capteur l'aurait, sans aucun doute, traité en conséquence.

En vertu de l'article 113, le commandant du croiseur serait en droit de détruire le vaisseau neutre, s'il le considérait comme susceptible d'être condamné pour transport de contrebande et si la conduite du vaisseau dans un port exposait le croiseur à un danger ou était susceptible de nuire au succès de ses opérations; et tel serait le cas si le vaisseau capturé ne pouvait suivre le vaisseau de guerre et était par conséquent susceptible d'être repris, ou si la proximité des forces ennemies donnait lieu de craindre une reprise, ou encore si le vaisseau de guerre n'était pas à même de fournir un équipage de prise suffisant pour conduire le vaisseau dans un port allemand.

Si le commandant du croiseur était « en droit », selon la loi allemande, de prendre la décision de détruire le vaisseau capturé, je préfère exprimer l'opinion qu'il aurait pris cette décision plutôt que de spéculer sur ce que son Gouvernement lui aurait dit s'il ne l'avait pas fait.

La Cour est d'avis que la reprise du *Pontoporos* dans de telles circonstances sauva le navire, au profit de ses propriétaires, de la condamnation dans une procédure de prises et du risque à peu près certain de destruction, si on avait eu à en disposer en pleine mer sans avoir la facilité de porter son cas devant un tribunal.

Pour les raisons juridiques les plus strictes, ainsi que pour tous motifs

d'équité, je décide que la restitution du *Pontoporos* à ses propriétaires grecs après reprise aurait dû être opérée contre payement d'une indemnité de sauvetage raisonnable. Pour cette indemnité, j'accorde un sixième de la valeur du navire, soit 7.333 livres.

Du 3 avril 1916. — Haute Cour de Justice. Division d'Amirauté (en matière de prises). — Sir Samuel Evans, président. — Avocats : Arthur Tyler ; Downing, Handcock, Middleton et Lewis.

99

Comité judiciaire du Conseil Privé, 7 avril 1916

CONVENTION VI DE LA HAYE DE 1907, NAVIRE ENNEMI DANS UN PORT AU DÉBUT DES HOSTILITÉS, PORT, PORT FISCAL.

Les articles 1 et 2 de la Convention VI de La Haye de 1907 ne s'appliquent pas à un navire qui se trouve simplement dans un port fiscal, en un point d'une rade ouverte où jamais on ne décharge de marchandises.

(Navire allemand *Belgia*)

Appel contre la décision rendue par Sir Samuel Evans le 14 juin 1915 (1). Pour les appelants, Sir Robert Finlay et H. C. S. Dumas font valoir qu'au sens de la Convention VI de La Haye, le *Belgia* se trouvait en fait dans le port de Newport au commencement des hostilités et que s'il n'était pas dans les bassins du port c'était par le fait des autorités du port qui, en refusant de l'y admettre, n'avaient pu empirer sa situation.

Lord Parmoor :

La question soulevée dans cette affaire d'appel est de savoir si le vapeur *Belgia* est en droit de bénéficier des articles 1 et 2 de la Convention VI de la seconde Conférence de la Paix de La Haye de 1907. L'appelant est une Compagnie allemande, connue sous le nom de Hamburg-Amerika Linie. Le capitaine du *Belgia*, parti de Boston à destination de Hambourg, apprit vers 9 heures du soir, le 3 août 1914, alors qu'il se trouvait au large des îles Scilly, que la guerre avait éclaté entre l'Allemagne et la France. Le capitaine décida de cesser de faire route sur Hambourg et de faire voile sur la baie de Bristol pour la raison qu'il avait, comme il le dit dans sa déposition, « peur d'être capturé par un vaisseau de guerre français ». Au large de Trevose Head, un pilote de Newport fut pris à bord. Le *Belgia* arriva au large de Newport dans la soirée du 4 août 1914 et, vers 5 h. 50 du soir, s'avança jusqu'à la bouée Bell à l'entrée de la rivière Usk. Entre autres points de déchargement dans le port de Newport est l'Alexandria Dock, où l'on parvient par un canal dragué à l'entrée duquel se trouve la bouée Bell.

---

(1) Voy. *suprà*, t. Ier, p. 279.

C'est à cet endroit que le *Belgia* fut arrêté par le capitaine du port et reçut l'ordre de jeter l'ancre à la hauteur du bateau-feu anglais et gallois, dans un emplacement qui, soutient-on, est compris dans le port fiscal de Newport. Dans la soirée du 4 août la guerre n'avait pas encore éclaté entre l'Allemagne et l'Angleterre, et Newport n'était pas un port ennemi pour un vaisseau allemand. Les articles 1 et 2 de la Convention VI ne s'appliquent qu'aux navires marchands qui se trouvent au commencement des hostilités dans un port ennemi ou qui entrent dans un port ennemi ignorant encore que les hostilités ont éclaté. C'est pourquoi Leurs Seigneuries se refusent à croire que lorsque le vapeur *Belgia* arriva à Newport dans la soirée du 4 août, les articles 1 et 2 de la Convention VI pouvaient s'appliquer. Sir Robert Finlay a soutenu que le capitaine du port n'avait pas le droit d'arrêter le *Belgia* à la bouée Bell, mais, selon l'opinion de Leurs Seigneuries, le capitaine de port n'outrepassait pas ses pouvoirs. Il n'y avait point d'obligation d'admettre le *Belgia* dans l'Alexandria Dock, l'admission étant affaire de courtoisie et non de droit.

Le 5 août au matin, après que la guerre eut éclaté entre l'Allemagne et l'Angleterre, le *Belgia* fut capturé dans la position décrite au paragraphe 6 de l'affidavit du capitaine de port dans les termes suivants : « La position « du *Belgia* était alors la suivante : à environ 3/4 de mille E. S. E. du « bateau-feu anglais et gallois et à 1 mille N. E. du Spit. Il était donc à « 3 milles 3/4 de la côte du comté de Somerset et à 5 milles de la bouée Bell « (qui marque l'embouchure de la rivière Usk). »

Les témoignages fournissent la preuve que la position où était ancré le *Belgia* au moment de sa capture est comprise dans une rade ouverte, que jamais on ne décharge de cargaisons sur cette position ou à proximité et que les seuls endroits où s'opèrent à Newport le déchargement des cargaisons sont les bassins ou les quais en amont de la rivière Usk. En langage commercial ordinaire, un navire marchand dans une telle position ne serait pas compris dans le port de Newport. On entend par port une place où les navires marchands vont habituellement pour charger ou décharger la cargaison, et non pas une place située dans une rade ouverte où jamais on ne décharge de cargaisons. L'avocat des appelants a, cependant, soutenu que le mot « port » dans les articles 1 et 2 de la Convention VI comprenait non seulement un port au sens commercial ordinaire, mais un port fiscal, et qu'au moment de la capture, le *Belgia* était dans le port fiscal de Newport.

Il n'est pas nécessaire de déterminer si le *Belgia* au moment de la capture était ou n'était pas effectivement dans le port fiscal de Newport, puisque, de l'avis de Leurs Seigneuries, les articles 1 et 2 de la Convention VI ne visent pas les vaisseaux qui sont seulement dans un port fiscal. Ces articles s'appliquent exclusivement aux navires de commerce et ne visent que des transactions commerciales et non point des règlements fiscaux. Le mot « port » est employé non seulement dans l'expression « port ennemi » mais aussi dans les suivantes : « port de destination » et « port de départ », termes bien connus dans la langue du commerce. Etendre le bénéfice des articles 1 et 2 de la Convention VI aux vaisseaux se trouvant

dans un port fiscal, ce serait non seulement ajouter un mot qui n'est pas employé dans les articles, mais introduire un nouvel élément étranger à leur objet et impliquant des considérations différentes. Les articles 1 et 2 ont un objet commercial et non fiscal: cela est aussi confirmé par les termes du préambule de la Convention. Les parties à la Convention ne s'occupent pas des règlements fiscaux dans un pays déterminé, mais visent à assurer la sécurité du commerce international contre les surprises de la guerre et à protéger, dans la mesure du possible, les opérations entreprises de bonne foi et en cours avant l'ouverture des hostilités.

Il est inutile, dans cet appel, d'examiner les questions qui ont été soulevées relativement aux conditions dans lesquelles les dispositions des articles 1 et 2 de la Convention VI deviennent applicables puisque, en les supposant applicables, les faits ne permettent pas d'en faire bénéficier le *Belgia*. De l'avis de Leurs Seigneuries, le *Belgia* a été capturé en mer et n'a pas droit au bénéfice des articles 1 et 2. Ils conseillent humblement à Sa Majesté de déclarer que l'appel doit être rejeté avec les dépens.

Du 7 avril 1910. — Comité judiciaire du Conseil Privé. — Lord Parker, Lord Sumner, Lord Parmoor, Lord Wrenbury, Sir A. Channell. — Avocats: Pritchard et fils pour les appelants; le Solicitor du Trésor.

100

Comité judiciaire du Conseil Privé, 7 avril 1916

Port égyptien, Port ennemi, Occupation militaire, Convention VI de La Haye de 1907 ; Navire ennemi dans un port a l'ouverture des hostilités, Détention, Restitution après la guerre, Convention VI de La Haye; Canal de Suez, Convention de 1888, Refuge.

Le fait qu'un port est occupé militairement par l'ennemi, qu'il est sous son contrôle et qu'il peut être utilisé par l'ennemi pour la guerre, doit le faire considérer comme un port ennemi au sens de la Convention VI de La Haye de 1907 ;

Et telle a été la condition de Port-Saïd à raison de l'occupation militaire de l'Egypte par la Grande-Bretagne.

Lorsqu'un navire ennemi a été saisi dans un port à l'ouverture des hostilités, la question de savoir s'il devra être restitué après la guerre en vertu de l'article 2 de la Convention VI de La Haye de 1907, ne peut être résolue qu'à la fin de guerre et la Cour des prises ne doit pas décider dès maintenant que cette restitution sera effectuée à la fin des hostilités.

La Convention de 1888 sur le canal de Suez n'est pas applicable à un navire ennemi qui stationne à Port-Saïd pour y trouver un refuge et non pour traverser le canal.

(Navires allemands *Gutenfels*, *Barenfels* et *Derfflinger*)

Appel du Procureur pour l'Egyp e contre les décisions de la Cour des Prises de S. M. Britannique en Egypte, du 6 et du 21 janvier et du 5 mars 1915 (1) portant que le *Gutenfels* et le *Barenfels*, navires de commerce allemands, l'un entré dans un port égyptien dans l'ignorance de l'ouverture des hostilités, l'autre se trouvant dans un port égyptien à l'ouverture des hostilités, seraient détenus à charge de restitution après la guerre. Appel des propriétaires du navires de commerce allemand *Derfflinger* contre une décision de la même Cour portant confiscation de ce navire qui était resté à Port-Saïd depuis le 2 août 1914 après avoir traversé le canal et qui, étant destiné à être transformé en bâtiment de guerre, ne pouvait bénéficier de la Convention VI de La Haye; les appelants font ici valoir que la capture du *Derfflinger* est contraire à la Convention de 1888 sur le canal de Suez.

Lord Wrenbury :

Le *Gutenfels* est un navire allemand. Parti d'Anvers à destination de Bombay et de Kurachee, il arriva à Port-Saïd dans la soirée du 5 août 1914 et entra dans le port ignorant encore (comme on l'admet maintenant) que les hostilités eussent éclaté entre la Grande Bretagne et l'Allemagne. Du 5 août au 14 août on ne lui permit pas de partir. Le 14 août, on lui fit savoir qu'il était libre de faire route s'il le voulait. Les choses en restèrent là jusqu'au 13 octobre. Jamais il ne demanda de permis de passage. On ne lui en offrit point. Le 13 octobre 1914, le Gouvernement égyptien mit un équipage à son bord et, le 16 octobre, on l'emmena en mer et on le conduisit au navire de S. M. *Warrior*, qui le saisit comme prise et l'emmena à Alexandrie. On admet que ce fut fait d'accord entre le Gouvernement égyptien et le Gouvernement britannique.

A la date de ces évènements, la guerre n'avait pas été déclarée entre la Grande-Bretagne et la Turquie. La date de la déclaration de guerre avec la Turquie est le 5 novembre 1914. La date de la déclaration du protectorat est le 18 décembre 1914.

La Cour des Prises d'Egypte a décidé que le navire appartenait, au moment de la saisie, à des ennemis de la Couronne, qu'il avait été saisi dans des circonstances telles qu'il y avait lieu à détention et non point à confiscation, et a ordonné que le navire fût mis sous la garde du Marshal jusqu'à nouvel ordre ; elle a déclaré, au surplus, que, conformément aux dispositions de l'article 2 de la Convention VI de La Haye, le navire devait être restitué, ou sa valeur payée aux propriétaires, à la fin des hostilités. La Couronne fait appel de cette ordonnance. Il n'y a pas d'appel incident. La Couronne soutient que le navire doit être confisqué ou, à tout le moins, que le point de savoir si, oui ou non, on doit le confisquer, ou, au contraire, s'il doit être restitué, ou si l'on doit en payer la valeur aux propriétaires à la fin des hostilités, doit être réservé pour être tranché après la guerre, et qu'à défaut de confiscation, l'ordonnance devait prononcer la détention jusqu'à nouvel ordre, avec faculté d'introduire une demande comme dans

(1) Voy. *suprà*, t. I, p. 127, 143 et 185.

l'affaire du *Chile* (1). Les intimés n'ayant pas fait d'appel incident ne peuvent contester l'ordonnance qui enjoint la détention.

Les arguments qu'on a fait valoir devant Leurs Seigneuries sont nombreux. Sur certains d'entre eux, ils n'est pas nécessaire de se prononcer.

1° A la Convention VI de La Haye (qui est la Convention de La Haye applicable en l'espèce, et que, désormais, nous appellerons simplement Convention de La Haye) l'Egypte n'était pas partie. La question a été soulevée de savoir si, en considération de la situation exceptionnelle où se trouvait l'Egypte, la Convention de La Haye s'applique à l'Egypte. Leurs Seigneuries trouvent qu'il est inutile d'élucider cette question. Elles supposeront, en faveur des intimés, que la Convention de La Haye s'applique à l'affaire qui leur est soumise.

2° La question a été débattue de savoir si Port-Saïd était, au sens de la Convention de La Haye, un « port ennemi », c'est-à-dire un port ennemi pour l'Allemagne. Considérant les relations entre la Grande-Bretagne et l'Egypte, la position anormale de la Turquie et l'occupation militaire de l'Egypte par la Grande-Bretagne, Leurs Seigneuries ne doutent pas que c'en était un. Hall, *International Law*, 6e éd., p. 505, écrit : « Quant une place est occupée militairement par un ennemi, le fait qu'elle est sous son contrôle et que, par conséquent, il peut l'utiliser pour les besoins de la guerre qu'il mène, l'emporte sur toutes les considérations fondées sur la seule propriété légale du sol ». Leurs Seigneuries estiment qu'il a raison.

3° La question a été soulevée de savoir si, en ce qui concerne les événements qui se sont produits, la Convention de La Haye était opérante et obligatoire à la date des événements dont le Conseil doit s'occuper en la présente affaire. Les intimés disent qu'elle l'était. Les conseillers juridiques de la Couronne ont déclaré, dans les termes les plus catégoriques, que le Gouvernement britannique observe la Convention de La Haye et s'attend à ce que l'Allemagne fasse de même. Le Gouvernement britannique, par l'Ordre en Conseil du 4 août 1914, ici mentionné, a agi conformément à la Convention de La Haye. Il est inutile de déterminer si la Convention de La Haye s'applique ou ne s'applique pas. Leurs Seigneuries supposeront, en faveur des intimés, qu'elle est applicable.

Il s'ensuit que la seule question à résoudre est celle de l'interprétation et du sens de la Convention de La Haye, et que cette question se réduit elle-même à décider du seul point suivant: savoir, si l'article 2 est, en totalité ou en partie, obligatoire, ou si, au cas où le parti qualifié de « désirable » dans l'article 1er n'est pas choisi, l'article 2 est ou n'est pas applicable à un vaisseau qui se trouve dans un port ennemi au commencement des hostilités, ou qui, ayant quitté le dernier port de relâche avant le commencement des hostilités, entre dans un port ennemi sans avoir connaissance des hostilités. Les intimés soutiennent qu'il est applicable, les appelants qu'il ne l'est pas. Ce point de droit concerne un document international contenant une obligation réciproque exécutable seulement à la fin de la guerre. Si le présent Conseil

(1) Voy. *suprà*, t. Ier, p. 1.

devait résoudre maintenant cette question d'interprétation, l'Allemagne pourrait, par la suite, adopter une autre opinion, et l'exécution de l'obligation, en tant qu'obligation réciproque, pourrait devenir impossible.

L'ordonnance rendue par la Cour Egyptienne décide que le navire doit être restitué ou sa valeur payée à la fin des hostilités. Si cette ordonnance était confirmée et si, à la fin des hostilités, l'Allemagne soutenait que l'interprétation sur laquelle est basée cette ordonnance était erronée et refusait de restituer les navires britanniques saisis et retenus par l'Allemagne dans des circonstances identiques ou d'en payer la valeur, l'exécution de l'obligation en tant qu'obligation réciproque serait impossible, à moins d'y parvenir par une action diplomatique. Dans de telles conditions, l'interprétation soutenue par les intimés impliquant en fait une obligation réciproque, exécutable seulement à la fin de la guerre, ne peut actuellement être pleinement appréciée par Leurs Seigneuries, dans l'incertitude où elles sont de l'attitude future de chacun des belligérants à cet égard. En conséquence, elles estiment qu'il est impossible de trancher cette question d'interprétation à présent.

Il reste à faire application des considérations précédentes, sauf les réserves ci-dessus, à l'affaire soumise au Conseil.

Le 14 août 1914, fut publié un Ordre en Conseil qui reconnaissait et respectait l'article 1er de la Convention de La Haye, à la condition que l'Allemagne en ferait de même dans un délai déterminé. L'Allemagne ne le fit pas et l'Ordre en Conseil ne fut pas mis en application. Si cet Ordre en Conseil s'appliquait à l'Egypte, le refus de l'Allemagne de faire acte de réciprocité avait comme résultat que, ni l'article 1er, ni l'article 2 dans la mesure où il est complémentaire de l'article 1er, n'étaient opérants relativement à Port-Saïd. Si, comme Leurs Seigneuries inclinent à le croire, il ne s'étendait pas à l'Egypte, il n'y a pas lieu, évidemment, d'en tenir compte. En toute hypothèse, l'Ordre en Conseil n'a rien à voir avec l'affaire, si ce n'est qu'il prouve le désir qu'avait la Grande-Bretagne d'adopter le parti indiqué comme raisonnable par la Convention de La Haye. Leurs Seigneuries n'oublient pas que les intimés s'appuyèrent quelque peu sur cet Ordre en Conseil pour soutenir leur façon d'interpréter la Convention de La Haye, mais Leurs Seigneuries ne peuvent admettre qu'il peut servir à cet effet. Même si, au moment de la publication de l'Ordre en Conseil, la Grande-Bretagne avait des vues propres sur l'interprétation de la Convention de La Haye, ce fait n'élucide pas la question de savoir quelle est, en réalité, la véritable interprétation.

Le 5 août 1914, le Gouvernement Egyptien publia une « Décision » ou arrêté, semblable, sous certains rapports, à l'Ordre en Conseil du 4 août. Cette Décision accordait un délai de grâce, expirant le 14 août au coucher du soleil, aux navires n'excédant pas 5.000 tonnes de jauge brute. Mais, le *Gutenfels* jaugeant plus de 5.000 tonnes, elle lui était inapplicable.

En fait donc, à supposer, comme le font Leurs Seigneuries pour les besoins de la cause, que la Convention de La Haye soit applicable, l'article 2, dans la mesure où il est complémentaire de l'article 1er, ne fut

jamais appliqué parce que la recommandation insérée d'un commun accord entre la Grande-Bretagne et l'Allemagne dans l'article 1er ne put, en raison de l'action ou plutôt de l'inaction de l'Allemagne, être mise à exécution par les parties contractantes. Dans ces conditions, rien ne donnait au *Gutenfels* le droit de rester dans le port — car ce navire avait depuis longtemps outrepassé tout droit limité pouvant résulter d'un droit de passage dans le canal, à supposer qu'un tel droit existât — et rien n'empêchait le Gouvernement égyptien d'agir comme il le fit, tout au moins de saisir et de détenir le navire durant la guerre pour ajourner à la conclusion de la paix la solution des questions ci-dessus réservées. La décision qui, de l'avis de Leurs Seigneuries, sera juste sera une décision accueillant l'appel et substituant à la précédente une décision comme celle rendue dans l'affaire du *Chile* (1), renvoyant après la guerre le règlement définitif des droits des parties.

Leurs Seigneuries donneront humblement avis en ce sens à Sa Majesté.

A leur avis, chaque partie devrait conserver à sa charge ses frais dans cet appel.

Le *Barenfels*

Ce vaisseau, parti de Hambourg et Anvers à destination de Colombo, Madras et Calcutta, arriva à Port-Saïd le 1er août 1914 et était encore là les 4 et 5 août. A part cette circonstance que le navire se trouvait à Port-Saïd avant et au début de la guerre, les faits à retenir sont absolument les mêmes que dans l'affaire du *Gutenfels*. La présente affaire doit recevoir la même solution que celle du *Gutenfels* et Leurs Seigneuries conseillent humblement à Sa Majesté de rendre la même décision.

Le *Derfflinger*

La façon dont était construit ce vaisseau prouvait qu'il était destiné à être converti en navire de guerre. En conséquence la Convention de La Haye n'est pas applicable (voir l'article 5). Le *Derfflinger* traversa le canal et arriva à Port-Saïd le 2 août 1914, faisant route de Yokohama à Brême. Son livre de bord porte les mentions suivantes :

« 2 août 1914 : Arrivé à Port-Saïd. Le voyage ne peut être poursuivi en raison de la guerre.

« 3 août : Débarquement des passagers et des bagages. »

En vertu de la Convention Internationale du Canal de Suez de 1889, il avait le droit d'utiliser le canal pour passer. Il avait fait usage de ce droit et les mentions précitées prouvent que le passage du canal était accompli ; que le voyage était, à son sens, voué à l'insuccès en raison de la guerre et que, pour cette raison, il avait débarqué les passagers et la cargaison. Port-Saïd était, les 2 et 3 août, un port neutre. La guerre qui provoqua l'interruption du voyage de ce navire était la guerre entre l'Allemagne et la France et entre l'Allemagne et la Russie. Quand la guerre éclata, le 4 août, entre l'Allemagne et la Grande-Bretagne, le vaisseau stationnait

(1) Voy. *suprà*, t. I., p. 1.

à Port-Saïd, non dans l'exercice de son droit de passage, mais en qualité d'usager du port considéré comme un port de refuge. Dans ces conditions, la Convention du canal avait cessé d'être applicable et le navire n'avait plus droit à une protection quelconque. C'était un navire allemand stationnant dans un port ennemi et c'était un navire auquel la Convention de La Haye ne s'appliquait pas.

Si une justification des actes subséquents des Gouvernements égyptien et britannique était nécessaire, on la trouverait dans le fait que le navire, au cours du stationnement dans le port, utilisait son appareil de télégraphie sans fil pour transmettre des informations aux navires de guerre allemands *Goeben* et *Breslau*. De l'avis de Leurs Seigneuries, la décision le confisquant était irréprochable et cet appel doit être repoussé. La décision devrait pourtant porter la modification suivante : « Et, à ce titre ou à d'autres, sujet à confiscation, et condamne ledit navire comme bonne et légitime prise saisie au profit de la Couronne », et pour le reste elle devrait être en la forme d'une décision rendue sur appel. Leurs Seigneuries donneront en ce sens avis à Sa Majesté. Les appelants paieront les frais d'appel.

Du 7 avril 1916. — Comité judiciaire du Conseil Privé. — Lord Parker, Lord Sumner, Lord Wrenbury, Sir Samuel Evans. — Avocats : Le Solicitor du Trésor : Botterell et Roche pour les intimés dans les affaires du *Gutenfels* et du *Barenfels*; Clarkson et C° pour les appelants dans l'affaire du *Derfflinger*.

101

Comité judiciaire du Conseil Privé, 7 avril 1916

NAVIRE DE COMMERCE ENNEMI SE TROUVANT DANS UN PORT AU DÉBUT DES HOSTILITÉS, PORT ÉGYPTIEN, FACULTÉ DE PARTIR, DÉLAI DE GRACE, LAISSER-PASSER, CONVENTION VI DE LA HAYE DE 1907, CONFISCATION ; LAISSER-PASSER DÉLIVRÉ EN EGYPTE, RÉGULARITÉ, VISA DU CONSUL DE FRANCE ; SAISIE DANS UN PORT NEUTRE, COUR DES PRISES.

Lorsqu'un navire allemand qui se trouvait dans un port égyptien au début de la guerre et auquel un laisser-passer a été offert avec faculté de partir dans un délai suffisant pour se rendre dans un port neutre, n'a pas usé de cette faculté, il perd le bénéfice de l'article 2 de la Convention VI de La Haye de 1907 et il est sujet à confiscation.

La régularité du laisser-passer délivré par l'officier compétent en Egypte n'est pas subordonnée au visa du Consul de France.

Le fait qu'un navire ennemi a été saisi dans un port neutre n'autorise par la Cour des Prises à donner mainlevée de la saisie.

(Navire allemand *Achaia*)

Appel a été porté devant le Conseil Privé de la sentence rendue le 6 février 1915 par la Cour des Prises de S. M. Britannique en Egypte (1).

Lord Parker :

L'*Achaia* était un vapeur allemand de 2.732 tonnes, appartenant à la Deutsche Levante Linie, de Hambourg. Il fit escale au port d'Alexandrie, le 31 juillet 1914, au cours d'un voyage de Brême vers Alexandrie et de là vers certains ports syriens. Sa cargaison était composée de marchandises diverses, dont une partie était à destination d'Alexandrie. Il avait déchargé cette partie de sa cargaison à 4 heures du soir, le 4 août. Après qu'eut éclaté la guerre entre l'Allemagne et notre pays, il reçut par décision des autorités égyptiennes en date du 5 août la permission de quitter le port d'Alexandrie jusqu'au coucher du soleil, le 14 août. Le 12 août, on lui offrit un sauf-conduit pour le Pirée, valable jusqu'au coucher du soleil, le 14 août, signé du lieutenant Grogan Bey, Inspecteur maritime des Ports Egyptiens et de l'Administration des Phares. D'après le témoignage de l'agent de la Compagnie allemande, le navire fit tous ses préparatifs de départ, mais, au dernier moment, en arriva à la conclusion que serait trop dangereux si le laisser-passer n'était pas visé par le Consul de France. En outre, il croyait que tous les ports égyptiens étaient neutres. Il préféra donc rester où il était. Là-dessus, les autorités du port saisirent le navire et rendirent inutilisables ses machines. Par la suite, le 19 octobre 1914, le capitaine et l'équipage furent faits prisonniers de guerre et le navire mis sous la garde du Marshal de la Cour des Prises. Il ne peut y avoir de doute que ce qui arriva en revenait à une saisie à titre de prise.

Leurs Seigneuries ont déjà décidé dans l'affaire du *Gutenfels* (2) que les ports égyptiens doivent être traités comme des ports ennemis au sens de la Convention VI de La Haye. En l'occurrence, cependant, Elles sont d'avis que la recommandation contenue dans l'article 1er de cette Convention a été strictement observée. On accorda au vaisseau un délai suffisant pour quitter le port d'Alexandrie. On lui offrit un laisser-passer pour un port neutre et il n'y a aucune raison de supposer qu'un tel laisser-passer fût insuffisant ou n'aurait pas été reconnu comme valable par une Puissance belligérante quelconque. Le fait que le vaisseau ne quitta pas Alexandrie au moyen de ce laisser-passer ne fut pas dû à la « force majeure » mais à sa détermination réfléchie de ne point le faire. Aussi ne peut-il pas s'appuyer sur les dispositions de l'article 2 de la Convention. Même si Alexandrie pouvait être regardé comme un port neutre, ce fait serait sans importance. La saisie d'un vaisseau ennemi dans un port neutre, bien que constituant une violation de la neutralité, ne saurait, devant une Cour des Prises, justifier en aucune façon la mainlevée de la saisie.

---

(1) Voy. *suprà*, t. I, p. 162.
(2) Voy *suprà*, t. II, p. 68.

De l'avis de Leurs Seigneuries c'est une affaire claire, l'appel devra être repoussé, et les appelants paieront les dépens. Tel est l'avis que suggèrent humblement Leurs Seigneuries à Sa Majesté.

Du 7 avril 1916. — Comité judiciaire du Conseil Privé. — Lord Parker, Lord Sumner, Lord Parmoor, Lord Wrenbury, Sir Samuel Evans. — Avocats : Pritchard et fils, pour les appelants; le Solicitor du Trésor.

102

Comité judiciaire du Conseil Privé, 7 avril 1916.

COUR DES PRISES, JUSTICE ; JURIDICTION NATIONALE, DROIT INTERNATIONAL ; COUR DES PRISES BRITANNIQUE, ACTE DE LA LÉGISLATION IMPÉRIALE, ORDRES EN CONSEIL, DROIT INTERNATIONAL, INSTRUCTIONS DE LA COURONNE ; BIENS SOUS LA GARDE DE LA COUR DES PRISES, RÉALISATION EN ATTENDANT LA DÉCISION ; RÉQUISITION D'OBJETS SOUMIS A LA PROCÉDURE DE PRISES ; CONDAMNATION DE LA COURONNE AUX FRAIS ET DOMMAGES ET INTÉRÊTS.

Une Cour des Prises doit faire œuvre de justice dans toutes les affaires qui lui sont soumises.

La Cour des Prises est une juridiction nationale, mais elle doit appliquer le droit international.

Toutefois une Cour des Prises britannique est liée par les Actes de la Législature impériale,

Mais elle ne l'est pas par les Ordres en Conseil,

Et lorsque le droit international est douteux sur un point, la Cour des Prises doit déterminer elle-même quel est le droit sans avoir à se laisser guider par des instructions de la Couronne ;

Elle doit attacher la plus grande importance à tout Ordre en Conseil mais sans le considérer comme fixant de façon impérative le droit à appliquer.

La Cour des Prises n'a la faculté de réaliser les biens dont elle a la garde en attendant une décision, que lorsque leur conservation n'est pas possible.

En vertu du droit international une Puissance belligérante a le droit de réquisitionner des vaisseaux ou marchandises qui font l'objet d'une procédure de prises mais à condition que ce soit pour un besoin urgent de guerre ou de sûreté nationale, qu'il n'y ait pas lieu à relaxe immédiate et que la Cour des prises statue sur l'exercice de ce droit de réquisition.

Une condamnation aux frais et dommages-intérêts peut être prononcée contre la Couronne dans les procédures où elle figure à la place des capteurs effectifs.

(Vapeur suédois *Zamora* [cargaison]).

Appel a été formé contre la décision de sir Samuel Evans, des 14 et 21 juin 1915 (1), autorisant la remise à la Couronne de 400 tonnes de cuivre chargées sur le vapeur suédois *Zamora*, en attendant qu'il fût statué sur le point de savoir si ce cuivre devrait être confisqué comme contrebande de guerre. Les avocats des appelants exposent que les navires neutres arrêtés en haute mer sont seulement sujets à jugement et condamnation en Cour des Prises et que le droit de préemption avant condamnation n'existe qu'à l'égard des approvisionnements navals en vertu du *Naval Prize Act*, 1864 ; l'ordre XXIX des *Prize Court Rules* de 1914 n'a pas le pouvoir d'étendre le droit de réquisition. Pour les intimés, l'Atto ney General et le Solicitor General invoquent que la Couronne a le droit de réquisitionner les objets qui se trouvent dans sa juridiction en cas de danger public et qu'une Cour de justice ne peut entrer en des distinctions subtiles sur l'étendue du danger ou le degré de nécessité ; ce droit s'exerce aussi à l'égard d'un navire amené dans un port pour visite. Ils ajoutent que l'ordre XXIX ne contient rien de contraire au droit international et que la Cour est liée par lui, que la Cour doit appliquer le droit international mais qu'elle doit suivre les directives de la Couronne, même si elles diffèrent de celui-ci. Sir Robert Finlay répond pour les appelants, que lorsqu'un navire est déféré à la Cour des prises il doit être jugé selon le droit international lequel ne peut être modifié par un Ordre en Conseil ; la préemption ne peut être exercée qu'à l'égard de fournitures navales destinés à l'ennemi ce qui n'est pas le cas dans l'espèce ; le droit d'angarie ne s'applique pas à un navire déféré pour jugement à la Cour des prises ; quant au neutre, il a droit à la restitution *in specie* de ses marchandises non condamnées.

Lord Parker.

Le 8 avril 1915, le *Zamora*, vapeur suédois parti de New-York à destination de Stockholm avec une cargaison de céréales et de cuivre, fut arrêté par un des croiseurs de Sa Majesté entre les îles Féroé et les îles Shetlands, et emmené pour être visité, d'abord aux îles Orkney, puis à Barrow-in-Furness. Il fut saisi comme prise dans ce dernier port, le 19 avril 1915, et régulièrement placé sous la garde du Marshal de la Cour des Prises. On admet, d'une part, que le cuivre était contrebande de guerre, et, d'autre part, que le vapeur était ostensiblement en route pour un port neutre. La question de savoir si le vapeur ou la cargaison étaient de bonne prise dépend donc du point de savoir si le vapeur n'avait pas comme destination ultérieure ou cachée un pays ennemi, ou si le cuivre, au moyen d'un transbordement ou de toute autre opération, n'était pas destiné en fait à l'ennemi.

Le 14 mai 1915, le Procureur Général de Sa Majesté demanda la confiscation du vaisseau et de la cargaison et, le 14 juin 1915, le Président, à la demande du Procureur Général, rendit une ordonnance, en vertu de l'ordre XXIX, règle 1re, des Règles de la Cour des Prises, autorisant le Ministère de la Guerre à réquisitionner le cuivre sous réserve qu'il prenne l'engagement prévu par la règle 5 de l'ordre XXIX. Appel est fait ici de l'ordonnance du Président, en date du 14 juin 1915.

---

(1) Voy. *suprà*, t. 1er, p. 285.

Il conviendra, en premier lieu, d'examiner les termes précis de l'ordre XXIX des Règles de la Cour des Prises. En ce faisant, il ne faut jamais oublier que si l'ordre pris à la lettre s'applique aux seuls navires, il est pourtant également applicable aux marchandises en vertu de l'ordre I, règle 2 des Règles de la Cour des Prises. La première règle de l'ordre XXIX dispose que lorsque, après demande de l'officier compétent de la Couronne, preuve aura été faite devant le juge que l'on désire réquisitionner pour le compte de Sa Majesté un navire qui n'a fait l'objet d'aucun arrêt définitif de condamnation, le juge ordonnera que l'on fasse une estimation de la valeur du navire; puis, après qu'aura été pris l'engagement conformément à la règle 5 de l'ordre, le navire sera relâché et remis à la Couronne. La règle 3 de l'ordre dispose que si, dans un cas de réquisition, les représentants de la Couronne fournissent au juge la preuve qu'on a un besoin immédiat du navire pour le service de Sa Majesté, le juge peut ordonner qu'il soit relâché immédiatement et remis à la Couronne sans estimation. En pareil cas, la somme à payer par la Couronne doit être fixée par le Juge, en vertu de la règle 4 de cet ordre. La règle 5 de l'ordre dispose que, dans tous les cas de réquisition faite par application de l'ordre, l'officier compétent de la Couronne devra souscrire, par écrit, l'engagement de payer devant la Cour pour le compte de la Couronne la valeur d'estimation du navire ou la somme fixée, conformément à la règle 4 de l'ordre, selon le cas, en une ou plusieurs fois, suivant que la Cour aura décidé que cette somme est nécessaire en totalité ou en partie pour paiement en dehors de la Cour.

La première remarque que Leurs Seigneuries désirent faire sur cet ordre est que les dispositions de la règle 1 sont, de toute évidence, impératives. Le Juge doit agir d'une manière déterminée quand on lui fournit la preuve que l'on désire réquisitionner le vaisseau ou les marchandises en question pour le compte de Sa Majesté. Si tel est le vrai sens de la règle et si le Juge est lié par elle à titre de prescription légale, il n'y a rien de plus à dire et l'appel doit tomber. Si, au contraire, il apparaît que la règle ainsi interprétée n'est pas, en tant que prescription légale, obligatoire pour le Juge, elle devra, si possible, être interprétée de quelque autre manière. C'est pourquoi Leurs Seigneuries proposent d'examiner en premier lieu si la règle, interprétée comme étant une prescription obligatoire pour le Juge, le lie dans quelque mesure et dans quelle mesure.

Les Règles de la Cour des Prises tirent leur force des Ordres en Conseil de Sa Majesté. Ces Ordres en Conseil déclarent être rendus en vertu des pouvoirs conférés à Sa Majesté par l'Act sur la Cour des Prises de 1894 (57 et 58 Vict. c. 39) *ou autrement*. L'Act de 1894 confère au Roi en Conseil le pouvoir d'édicter des règles intéressant la procédure et la pratique des Cours des Prises. Aussi, dans la mesure où les règles de la Cour des Prises intéressent la procédure et la pratique, elles ont force légale et sont, sans doute aucun, obligatoires. Mais la règle 1 de l'ordre XXIX, interprétée comme étant une directive obligatoire pour le Juge, n'est pas simplement une règle de procédure ou de pratique. Pour la considérer comme étant seulement une règle de procédure ou de pratique, il faut l'interpréter

comme indiquant la voie à suivre si on a fourni au Juge la preuve que, conformément à la loi appliquée par la Cour des Prises, la Couronne a, indépendamment de la règle, le droit de réquisitionner le vaisseau ou les marchandises en question, ou si le Juge, dans l'exercice d'un pouvoir discrétionnaire inhérent à la Cour des Prises, est disposé à vendre à la Couronne le vaisseau ou les marchandises en question. Si donc la règle 1 de l'Ordre XXIX, interprétée comme étant une directive obligatoire, lie le Juge, ce ne peut être qu'en vertu d'un pouvoir conféré au Roi en son Conseil autrement que par application de l'Act de 1894. Le Procureur Général a prétendu que le Roi siègeant en Conseil avait ce pouvoir en vertu de la prérogative Royale, et Leurs Seigneuries vont examiner cette thèse.

L'idée que le Roi siégeant en son Conseil, ou, si l'on veut, toute branche de l'Exécutif, a le pouvoir d'établir ou de modifier le droit qui doit être appliqué par les Cours de justice de ce pays est en désaccord avec les principes de notre Constitution. Il est vrai qu'en vertu de nombre de lois modernes, divers organes de l'Exécutif peuvent édicter des règlements ayant force légale ; mais tous ces règlements tirent leur validité de la loi qui crée ce pouvoir, et non de l'organe exécutif qui les a édictés. Personne n'oserait soutenir que la prérogative Royale implique le pouvoir d'imposer ou de modifier la loi appliquée par les Cours de *common law* ou d'équité. Pourtant, on donne à entendre que la façon dont les Cours des Prises sont constituées dans notre pays et la nature de leur juridiction les différencient à ce point de vue des autres Cours.

Avant l'Act sur les Prises Maritimes de 1864 (27 et 28 Victoria c. 25), la juridiction en matière de prises était exercée par la Haute Cour d'Amirauté en vertu d'une commission donnée par la Couronne sous le Grand Sceau au commencement de chaque guerre. La commission, sans aucun doute, tirait sa validité de la prérogative, mais de ce fait on ne peut pas déduire à bon droit que la prérogative allait jusqu'à imposer ou modifier la loi applicable de temps à autre par la juridiction ainsi établie. De même les cours de *common law* et d'équité tirent leur origine de l'exercice de la prérogative. La formule de commission chargeant de la juridiction des prises la Cour d'Amirauté était toujours la même en substance. Leurs Seigneuries prendront comme exemple celle citée par Lord Mansfield dans l'affaire *Lindo* c. *Rodney* [1782] (2. Dougl, 614 n.). Elle invitait et autorisait la Cour d'Amirauté « à agir dans tous les cas et tous les genres de captures, saisies, prises et reprises de tous navires et marchandises qui sont ou seront capturés, ainsi qu'à entendre la cause et à statuer conformément à la procédure d'Amirauté et au droit des gens. » Si l'on fait attention à ces termes, il apparaît que deux points prêtent à remarque et que chacun d'eux, loin de suggérer une raison de croire que la prérogative puisse aller jusqu'à établir ou modifier le droit qui doit être appliqué par une Cour des prises, suggère au contraire de puissantes raisons de ne pas le croire.

En premier lieu, toutes les matières qui sont de la compétence de la Cour sont des actes ou le résultat d'actes accomplis par le pouvoir souverain en vertu du droit qu'il a de faire la guerre. Il s'ensuit que le Roi doit,

directement ou indirectement, participer à tous les actes de la Cour des Prises. Dans cette Cour, sa position est en fait la même que dans les Cours ordinaires du royaume sur une *petition of right* régulièrement présentée. Les droits basés sur la souveraineté sont écartés et la Couronne, le plus souvent, accepte la position d'un plaideur ordinaire. Une Cour des Prises doit évidemment faire œuvre de justice en ce qui concerne toutes les questions qui lui sont soumises, et il lui serait impossible de faire œuvre de justice si elle était obligée de prendre ses ordres d'une des parties au procès.

En second lieu, le droit que doit appliquer la Cour des Prises est non pas le droit national ou, comme on l'appelle quelquefois, la *municipal law*, mais le droit des gens, en d'autres termes, le droit international. Il vaut la peine d'insister un moment sur cette distinction. Évidemment la Cour des Prises est une juridiction interne (*municipal Court*) et ses décisions et ordonnances tirent leur validité du droit interne. Le droit qu'elle applique peut pour cette raison être, en un sens, considéré comme une branche du droit interne. Néanmoins, la distinction entre le droit interne et le droit international est bien tranchée. Un tribunal qui applique le droit interne est lié par le droit tel qu'il est fixé par l'État souverain qui le crée et il applique ce droit. Il lui suffit de rechercher quel est ce droit mais un tribunal qui applique le droit international doit vérifier l'existence et assurer l'exécution d'un droit qui n'est fixé par aucun État particulier, mais qui a sa source dans les pratiques et les usages depuis longtemps observés par les nations civilisés, dans leurs relations réciproques ou dans un accord international formel. Il est clair que si et dans la mesure où une Cour des Prises est liée par des Ordres du Roi en son Conseil tendant à appliquer ou à modifier le droit international, elle applique non pas le droit international mais le droit interne car l'exercice de la prérogative ne peut imposer d'obligation légale, en dehors des possessions du Roi, à quiconque n'est pas sujet du Roi. Si un Ordre en Conseil était obligatoire pour la Cour des Prises, cette Cour pourrait être contrainte d'agir en contradiction avec les termes exprès de la commission d'où elle tire sa compétence.

Il y a encore une autre considération qui tend à la même conclusion. Les actes d'une Puissance belligérante agissant en vertu de son droit de guerre ne sont pas justiciables de ses propres Tribunaux à moins que cette Puissance n'en admette bénévolement la compétence. Ces actes sont encore moins justiciables des tribunaux d'une autre Puissance. Comme l'a dit le Juge Story dans l'affaire de l'*Invincible* [1814] (2. Gall (Amer.) p. 44). « Les actes exécutés par ordre d'un souverain ne peuvent jamais être susceptibles d'examen de la part des tribunaux d'un autre souverain; et les parties à ces actes ne sont donc pas responsables à titre privé ». Il s'ensuit, que s'il n'existait pas de Cours de Prises, les personnes lésées par les actes d'une Puissance belligérante en temps de guerre ne pourraient obtenir réparation autrement que par la voie diplomatique et au risque de troubler la bonne entente entre nations. Cependant, un remède approprié

résulte du fait que, conformément au droit international, chaque Puissance belligérante doit constituer une Cour des Prises et se soumettre à la juridiction de cette Cour, accessible à toute personne lésée par ses actes, et qui applique le droit international (par opposition au droit interne), droit qui est théoriquement le même que la Cour chargée de l'appliquer soit constituée en vertu du droit interne de la Puissance belligérante ou du souverain de la personne lésée, et qui est également obligatoire pour les deux parties au litige. Il est depuis longtemps bien établi par les usages diplomatiques qu'en raison du recours qui lui est ainsi offert, le neutre lésé par un acte quelconque de la Puissance belligérante justiciable d'une Cour des Prises doit, avant de recourir à une intervention diplomatique, épuiser ses recours devant les Tribunaux de Prises de la Puissance belligérante. Il n'y a lieu à semblable intervention que si les décisions de ces Tribunaux sont telles qu'elles constituent une grossière méconnaissance de la justice. Il est évident, cependant, que le motif de cette règle diplomatique disparaîtrait entièrement si un Tribunal des Prises, bien qu'appliquant nominalement une loi d'obligation internationale. agissait en réalité sous la direction du Pouvoir Exécutif de la Puissance belligérante.

On ne peut évidemment contester qu'un Tribunal des Prises, comme tout autre Tribunal, soit lié par les actes législatifs rendus par l'État souverain qui l'a constitué. Une Cour des Prises Britannique serait certainement liée par des Acts de la Législature impériale. Mais il n'en reste pas moins vrai que si la Législature impériale promulgait un Act dont les dispositions seraient incompatibles avec le droit des gens, la Cour des Prises, en assurant l'exécution de semblables dispositions, n'appliquerait plus le droit international. Elle serait, en la matière régie par de telles dispositions, privée de ses fonctions propres en tant que Cour des Prises. Même si les dispositions de l'Act se bornaient à affirmer le droit international, l'autorité de la Cour, en tant qu'interprête du droit des gens, serait par là même matériellement affaiblie, car personne ne pourrait dire si ses décisions sont basées sur la considération due aux obligations internationales ou sur la nature obligatoire de l'Act lui même. Toutefois le fait que les Cours des Prises dans notre pays seraient liées par les Acts de la Législature impériale n'apporte aucun motif de soutenir qu'elles sont liées par les Ordres exécutifs du Roi rendus en son Conseil.

Dans le même ordre d'idées que ci-dessus, Leurs Seigneuries attachent une importance considérable au rapport, daté du 18 janvier 1753, du comité chargé par Sa Majesté Britannique de répondre aux réclamations de Frédéric II de Prusse, relativement à certaines captures de vaisseaux prussiens opérées par des vaisseaux britanniques durant la guerre avec la France et l'Espagne qui éclata en 1744. Par mesure de représailles pour ces captures, le roi de Prusse avait suspendu le paiement de l'intérêt de l'emprunt silésien. Le rapport, qui tire une autorité supplémentaire du fait qu'il était signé de la main de M. William Murray, alors Solicitor General et qui devint plus tard Lord Mansfield, contient un précieux exposé relatif au droit appliqué par les Cours de Prises. Il expose que c'est le droit des

gens, modifié, dans certains cas, par des traités particuliers. « Si, dit le rapport (Voir *Collectanea Juridica*, vol. 1, p. 138), un sujet du roi de Prusse est lésé par un de nos compatriotes ou a une revendication à faire valoir contre lui, il doit s'adresser aux Cours de Justice de Votre Majesté qui sont accessibles aux étrangers tout comme aux nationaux et qui témoignent d'une égale impartialité vis-à-vis des uns et des autres; de même, inversement, si un sujet de notre pays est lésé par une personne vivant sur les territoires soumis à l'autorité de Sa Majesté Prussienne, il doit s'adresser pour obtenir réparation aux Cours de Justice du Roi de Prusse. Si la plainte a pour objet une capture en mer opérée au cours d'une guerre et si le litige concerne une prise, il doit s'adresser aux juridictions instituées pour trancher ces questions. Le droit des gens fondé sur la justice, l'équité, la conscience et la nature des choses, confirmé par une longue pratique, n'autorise les représailles que dans les cas où de sérieux dommages sont infligés par l'Etat directement ou avec sa complicité et où justice est refusée *in re minime dubia* par tous les tribunaux et ensuite par le prince. Quand toute liberté est laissée aux juges et qu'ils rendent leurs sentences conformément à leur conscience, même s'ils se trompent, il n'y a pas de motif de représailles. Sur des questions douteuses des hommes différents pensent et jugent diversement; et tout ce qu'un ami peut souhaiter est que justice lui soit rendue en toute impartialité, comme elle l'est aux sujets du prince dans les tribunaux duquel l'affaire est jugée. » Le rapport observe en outre qu'en Angleterre « la Couronne ne s'ingère jamais dans l'administration de la justice. Jamais, ni un ordre, ni une instruction ne sont donnés à un juge » (p. 147). Il contient aussi la déclaration suivante : « Toutes les captures en mer, en tant que prises, en temps de guerre, doivent être jugées devant une Cour d'Amirauté, conformément au droit des gens et aux traités particuliers quand il en existe. Il n'y a pas d'exemple qu'un tribunal, jugeant conformément aux lois de l'Angleterre seulement, se soit déclaré compétent pour une affaire de prise » (p. 152). « ... On n'a jamais eu l'idée que les biens d'un ressortissant étranger, saisis en tant que prise en haute mer, puissent être affectés par des lois propres à l'Angleterre » (p. 153). Ce rapport, de l'avis de Leurs Seigneuries, démontre qu'en 1753 la conception d'une Cour des Prises liée par les Ordres exécutifs de la Couronne ou obligée d'appliquer le droit interne en tant qu'opposé au droit international, était contraire à l'opinion juridique la plus autorisée du moment.

L'Attorney-General n'a pu citer de cas où un Ordre du Roi en Conseil ait, relativement à des questions de droit, été considéré comme obligatoire pour une Cour des Prises. Il s'est appuyé surtout sur le jugement de Lord Stowell dans l'affaire du *Fox* [1811] (Edw. 311; Eng. P. C. 61). En fait la décision rendue dans cette affaire tendait à démontrer qu'il n'y avait rien d'incompatible avec le droit des gens dans certains Ordres en Conseil édictés par mesure de représailles pour les Décrets de Berlin et de Milan, quand bien même, en l'absence d'un motif de représailles, les Ordres n'auraient pas été justifiés par le droit international. La décision découlait du principe que, lorsqu'il existe un juste motif de représailles, les neutres

peuvent, de par le droit des gens, être contraints de subir, par l'effet des actes d'une Puissance belligérante, des inconvénients dont le degré de gravité ne pourrait se justifier si aucun motif légitimant les représailles ne s'était offert, principe qui a été déjà posé dans l'affaire du *Lucy* [1809] (Edw. 122).

Le jugement de Lord Stowell contient pourtant un passage remarquable, cité en entier devant la Cour dont la décision nous est soumise, qui vise le Roi en son Conseil possédant des « droits législatifs » à l'égard d'une Cour des Prises, analogues à ceux possédés par le Parlement à l'égard des Cours de *common law* (Edw., p. 312; 2 Eng. P. C. 62). Tout au plus peut-on considérer cela comme une affirmation et, de l'avis de Leurs Seigneuries, avec tout le respect qui est dû à une si haute autorité, cette affirmation est erronée. Elle est en fait absolument incompatible avec les principes énoncés par Lord Stowell lui-même. Par exemple, dans l'affaire du navire suédois *Maria* (n° 1) (1 C. Rob. 350; 1 Eng. P. C. 153), son jugement contient le passage suivant : « Le siège de l'autorité judiciaire est, en effet, localisé *ici*, dans le pays belligérant, conformément au droit des gens et à la pratique internationale reconnue; mais le droit lui-même ne peut être localisé. C'est le devoir de celui qui siège ici de résoudre cette question exactement comme il résoudrait une question identique s'il siégeait à Stockholm ; de n'admettre de la part de la Grande Bretagne aucune demande qu'il n'admettrait pas de la part de la Suède dans les mêmes circonstances, et de n'imposer aucune obligation à la charge de la Suède, en tant que pays neutre, qu'il n'admettrait pas incomber à la Grande-Bretagne en cette même qualité. » Il est impossible de concilier ce passage avec la déclaration que la Cour des Prises doit appliquer les Ordres en Conseil. De plus, si cette proposition était correcte, la Cour pourrait, à un moment quelconque, être privée du droit qui lui est bien reconnu de déterminer, conformément au droit, si un blocus devient inopérant du fait, soit qu'il n'est pas effectif, soit qu'il est partiel dans son exécution. Voir l'affaire du *Franciska* (10 Moore P. C. 37; 2 Eng. P. C. 346). En outre, dans l'affaire de la *Lucy* (Edw. 122), Lord Stowell avait effectivement refusé de donner effet à l'Ordre en Conseil sur lequel s'appuyaient les capteurs.

La déclaration de Lord Stowell souleva à cette époque de nombreuses critiques, et elle est délibérément rejetée par Sir R. Phillimore, *International Law*, t. III § 436, p. 652-655. Elle a, dit-on, été approuvée par le juge Story dans l'affaire *Maisonnaire* c. *Keating* (2 Gall. (Amer.) 325), mais on constatera que les remarques du juge Story, dont, semble-t-il le Président a tenu un certain compte dans cette affaire, concernent non la responsabilité des capteurs devant leur propre Cour des Prises, mais leur responsabilité devant les Cours d'autres nations. Il répète en effet l'opinion qu'il exprimait dans l'affaire de l'*Invincible* (2 Gall. (Amer.) 29.) Un acte, bien qu'étant illégal au regard du droit international, ne sera pas pour cela justiciable des tribunaux d'une Puissance étrangère, tout au moins s'il a été expressément autorisé par ordre du Souverain au nom de qui il est accompli.

En conséquence Leurs Seigneuries ont abouti à la conclusion que, tout au moins antérieurement à l'Act sur les Prises Maritimes de 1864, la Couronne n'avait pas le pouvoir par Ordre en Conseil, de fixer ou modifier le droit applicable par les Cours des Prises. On a suggéré que l'Act sur les Prises Maritimes de 1864 confère ce pouvoir. En vertu de cet Act, la Cour d'Amirauté devint une Cour des Prises permanente indépendamment de toute commission délivrée sous le Grand Sceau. Toutefois cet Act, par sa section 55, en maintenant, d'une part, la prérogative royale, conserve d'autre part à la Cour sa compétence et l'autorise à prononcer comme juge et conformément au droit international. Aussi, sous les réserves des dispositions expresses contenues dans les autres sections, il laisse les choses exactement dans l'état où elles se trouvaient avant sa promulgation. Les seules dispositions expresses qui attribuent des pouvoirs au Roi en son Conseil sont primo, celles contenues dans la 13e section, (maintenant abrogée et remplacée par la 3e section de l'Act sur la Cour des Prises de 1894) qui lui attribuent le droit de faire des règlements concernant la pratique ou la procédure des Cours des Prises, et, secundo, celles contenues dans la 53e section qui lui confèrent le pouvoir de faire tous Ordres qui seront nécessaires pour assurer une meilleur exécution de l'Act.

Leurs Seigneuries estiment que ce dernier pouvoir ne va pas jusqu'à prescrire ou modifier la législation qui doit être appliquée par la Cour, mais seulement à donner telles instructions en vue de l'exécution qui pourront être nécessaires de temps à autre. A tous les points de vue interessant la présente affaire, le droit applicable reste donc le même qu'avant l'Act précité, et il n'a pas été affecté par la substitution de la Haute Cour de Justice à la Cour d'Amirauté, en tant que Cour permanente des prises en notre pays, en vertu des *Supreme Court Judicature Acts* de 1873 (36 et 37 Victoria c. 66) et de 1891 (54 et 55 Victoria c. 53).

Sur cette partie de l'affaire, deux autres questions doivent retenir l'attention. La première résulte de l'argument présenté au Conseil par le Solicitor-General. Il se peut, a-t-il dit, que la Cour ne soit pas liée par un Ordre en Conseil manifestement contraire aux règles établies du droit international, mais il y a dans ce droit des points mal élucidés et imprécis ; et s'il en est ainsi, il ne serait pas déraisonnable de soutenir que la Cour devrait subordonner son opinion aux directives fournies par l'Exécutif. Cet argument donne prise à la même objection que l'argument de l'Attorney-General. Si la Cour doit prendre une décision judiciaire conforme à ce qu'elle pense être le droit des gens, elle ne peut, même dans les cas douteux, prendre ses directives de la Couronne qui est partie au procès Elle doit déterminer elle-même, de son mieux, en quoi consiste le droit, et son opinion, quelles que soient les hésitations qui aient précédé l'adoption de celle-ci, doit prévaloir sur toute ordonnance de l'Exécutif. C'est seulement ainsi qu'elle peut s'acquitter de ses fonctions de Cour des Prises et justifier la confiance que les autres nations ont jusqu'ici placée dans ses décisions.

Le second point qui doit retenir l'attention est le suivant. De ce que les Ordres en Conseil ne peuvent fixer ou modifier la législation applicable par

la Cour des Prises, il ne s'ensuit pas que cette Cour n'en tiendra aucun compte. Au contraire, elle s'y conformera dans toutes les affaires où ces Ordres entraînent un amoindrissement des droits de la Couronne en faveur de l'ennemi ou du neutre, selon le cas. Comme on l'a expliqué dans l'affaire de l'*Odessa* (1), la prérogative qu'a le roi d'accorder une prime n'est pas affectée par le fait que le montant des droits de la Couronne ou droits d'Amirauté fait maintenant parti du Fonds Consolidé et n'alimente pas la Cassette. En outre, la Cour des Prises examinera tout Ordre en Conseil relatif à des matières de sa compétence et attachera le plus grand poids et la plus grande importance à tout ordre de ce genre, sans le considérer comme indiquant de façon impérative et obligatoire le droit à appliquer. Ainsi une ordonnance déclarative de blocus pourra justifier de prime abord la capture et la condamnation des vaisseaux qui tenteront de pénétrer dans les ports bloqués; mais elle n'excluera pas la possibilité de prouver que le blocus n'est pas effectif et par là même qu'il est irrégulier. Une ordonnance autorisant des représailles sera concluante en ce qui concerne les faits exposés, en ce sens qu'elle démontrera l'existence d'un motif de représailles; elle servira parfaitement à montrer qu'elles sont, dans l'opinion des conseillers de Sa Majesté, les meilleurs ou uniques moyens de pourvoir aux circonstances; mais celà n'excluera pas le droit pour quiconque a été lésé de soutenir, et le droit de la Cour d'affirmer que ce procédé est injuste en tant qu'il entraîne pour les neutres des inconvénients exagérés, vu les circonstances. De plus, on ne peut prétendre, jusqu'à ce qu'intervienne une décision de la Cour des Prises à cet effet, qu'une ordonnance de l'Exécutif est contraire au droit et de telles ordonnances auxquelles il est donné un assentiment tacite et qui ne sont pas déclarées illégales acquerront, avec le temps, une autorité qui pourra servir à fixer le droit international et l'usage. Voir Wheaton, *International Law*, 4e éd., pp. 25-26.

Quant à cet aspect de l'affaire, Leurs Seigneuries estiment, en conséquence, que la règle 1 de l'ordre XXIX des Règles de la Cour des Prises, interprétée comme étant une directive impérative pour la Cour, n'est pas obligatoire. Dans ces conditions, la règle doit, si possible, être interprétée comme étant pour la Cour une simple directive pour les cas où l'on peut établir que, conformément au droit international, la Couronne a le droit de réquisitionner le vaisseau ou les marchandises des ennemis ou des neutres. Cette interprétation est très solide, car l'Ordre en Conseil qui institua les règles de la Cour des Prises est conforme aux dispositions de l'Act sur la publication des Règlements de 1893 (56 et 57, Victoria C. 66), et si l'on se réfère à cet Act on constate qu'il est inapplicable aux Ordres en Conseil dont la validité résulte d'un exercice de la prérogative. Il est donc raisonnable d'admettre que les termes « ou autrement » contenus dans l'Ordre en Conseil s'appliquent à tous autres pouvoirs qu'a la Couronne, s'il existent, de faire des règlements, et non point aux pouvoirs impartis à la Couronne en vertu de la prérogative.

---

(1) Voy. *suprà*, t. 1er, p. 107 et 424.

La seconde question qui doit être tranchée est celle de savoir si la décision soumise à appel peut trouver sa justification dans la faculté qu'aurait la Cour de vendre ou de réaliser les biens dont elle a la garde en attendant une décision sur la question d'attribution de la propriété. On ne peut soutenir, de l'avis de Leurs Seigneuries, que la Cour possède cette faculté telle qu'elle a été exposée par le Président dans cette affaire. Le premier devoir de la Cour des Prises (comme celui de tous les tribunaux chargés de la garde des biens qui sont l'objet d'un litige) est de conserver la chose pour la remettre aux personnes qui établiront définivement leur titre. La faculté qui appartient à la Cour de vendre ou de réaliser est limitée aux cas où cela n'est pas possible, soit que la chose soit de nature périssable, soit qu'il existe quelque autre circonstance rendant sa conservation impossible ou difficile. En pareils cas, il est de l'intérêt de toutes les parties au litige que la chose soit vendue ou réalisée, et la Cour ne tolérera pas que les intérêts du vrai propriétaire soient compromis par une opposition malicieuse de la part d'un rival. Un pouvoir aussi limité ne justifierait pas un ordre donné par la Cour de vendre la chose simplement parce qu'elle le juge convenable et simplement parce qu'une des parties désire la vente ou revendique le droit de devenir acheteur.

Reste à considérer la troisième question, et peut-être la plus difficile, soulevée par cet appel, la question de savoir si la Couronne a, indépendamment de l'ordre XXIX, règle 1, un droit quelconque, et quel droit, de réquisitionner les vaisseaux ou les marchandises confiés à la garde de la Cour des Prises en attendant la décision de la Cour relativement à leur condamnation ou à leur relaxe. En traitant cette question, l'Attorney-General insista à nouveau beaucoup sur la prérogative de la Couronne, rappelant la récente décision de la Cour d'Appel de ce pays dans la *Pétition de droit de X, In re* [1915] (84 L. J. K. B. 1961 ; [1915] 3 K. B. 649). Sans aucun doute, dans certaines circonstances et pour certaines raisons, la Couronne peut réquisitionner tout bien se trouvant à l'intérieur du royaume et appartenant à ses propres sujets. Mais ce droit étant conféré par le droit interne n'est pas, comme tel, susceptible d'être mis à exécution par une Cour qui applique le droit international. Pourtant, le fait que la Couronne possède ce droit dans notre pays et que des droits à peu près semblables sont revendiqués par la plupart des pays civilisés, peut très facilement donner naissance à la pensée que, tout au moins en temps de guerre, un certain droit pour une Puissance belligérante de réquisitionner les biens des neutres dans sa juridiction se trouve reconnu par l'usage international. On pourrait penser que cet usage ou bien sanctionne le droit de chaque pays d'appliquer à cet égard sa loi interne, ou bien qu'il reconnaît semblable droit à titre d'obligation internationale.

A l'appui de la première conception, qui paraît admise par Albrecht, *Zeitschrift für Vœlkerrecht und Bundesstaatsrecht*, tome VI, Breslau 1912, on peut faire valoir que le seul fait, pour les biens des neutres, de se trouver dans les limites de la juridiction d'une Puissance belligérante doit, d'après le droit international, les soumettre au droit interne de cette

juridiction. L'argument et certainement plausible et peut dans certains cas et à l'égard de certains buts, être probant. En général, des biens appartenant au ressortissant d'une Puissance ne se trouvent pas sur le territoire d'une autre Puissance sans le consentement du vrai propriétaire et ce consentement peut bien agir comme une soumission à la législation interne. Peut-être une distinction pourra être faite à cet égard entre les biens dont la présence à l'intérieur de la juridiction est de nature permanente et les biens dont la présence dans cette juridiction est seulement temporaire. Les marchandises d'un étranger qui fait du commerce dans notre pays ne sont pas dans la même position qu'un vaisseau utilisant un port anglais comme port de relâche. Même dans ce dernier cas, pourtant, il est clair qu'à certains égards (par exemple à celui des règlements de police sanitaire) il tomberait sous le coup de la loi locale. En définitive, il n'est pas de vaisseau qui, dans les circonstances ordinaires, soit contraint de pénétrer dans l'étendue de la juridiction. Des considérations différentes interviennent en ce qui concerne un vaisseau amené à l'intérieur de la juridiction territoriale par exercice du droit de guerre. En pareil cas, il n'existe point de consentement du propriétaire ni d'aucune personne dont le consentement pourrait imposer des obligations au propriétaire. Néanmoins, même dans ce cas, le vaisseau pourrait fort bien, pour des raisons de police sanitaire être soumis au droit interne. Et pourtant, soutenir que de la sorte le vaisseau y était soumis à tous égards, y compris le droit interne de réquisition, serait faire surgir diverses anomalies.

La législation interne d'une nation relative au droit de réquisitionner les biens de ses ressortissants diffère ou peut différer de celle d'une autre nation. Les circonstances dans lesquelles, les buts en vue desquels et les conditions sous lesquelles ce droit peut être exercé ne sont pas nécessairement les mêmes. La loi interne de notre pays ne donne pas d'indemnité au sujet dont les immeubles ou les biens sont réquisitionnés par la Couronne. La loi interne d'autres pays peut insister sur l'indemnité comme condition de ce droit. Les circonstances dans lesquelles le droit peut être exercé, les buts poursuivis peuvent semblablement varier. Il serait anormal que le droit international, qui oblige toutes les nations, ne pût être fixé que par une enquête sur la loi interne en vigueur dans chacune d'elles. L'anomalie serait encore plus grande si, en temps de guerre, un belligérant pouvait, en modifiant à cet égard sa loi interne, affecter les droits des autres nations ou de leurs sujets. Les autorités aboutissent à la conclusion que l'usage international a, à cet égard, constitué un droit propre et n'a pas admis le droit pour chaque nation d'appliquer sa loi interne.

Le droit, pour un belligérant, de réquisitionner les biens des neutres qui se trouvent sur son territoire ou sur un territoire soumis à son occupation militaire est reconnu par nombre d'auteurs de droit international. Il est parfois visé comme étant le droit d'angarie et il est généralement reconnu comme impliquant une obligation de fournir indemnité complète. Pourtant, les opinions diffèrent beaucoup relativement aux circonstances précises dans lesquelles il peut être légitimement exercé et aux buts précis pour

lesquels il peut l'être. Il fut exercé par l'Allemagne durant la guerre franco-allemande de 1870, à l'égard de biens appartenant à des sujets britanniques et autrichiens. Les autorités militaires allemandes saisirent certains navires britanniques et les coulèrent dans la Seine. Ils saisirent également certain matériel roulant autrichien et l'utilisèrent pour le transport des troupes et des munitions de guerre. Le gouvernement allemand offrit une indemnité complète et son action ne donna pas lieu à protestation diplomatique, tout au moins de la part de la Grande-Bretagne. En justifiant l'action des autorités militaires relativement aux navires britanniques, le comte de Bismarck insista sur le fait « qu'on était en présence d'un danger pressant » et que tout autre moyen de l'éviter faisait défaut; c'était donc « un cas de nécessité » et il citait Phillimore, *International Law,* t. III, § 29, p. 50. Il ne s'appuyait point sur la législation interne de la France ou de l'Allemagne.

En consultant Phillimore, on constatera qu'il limite ce droit aux cas de « nécessité évidente et impérieuse ». En quoi il s'accorde avec de Martens qui parle de ce droit comme n'existant que dans des cas d' « extrême nécessité » (*Droit des Gens,* livre VIII, chap. VII) et avec Gessner qui dit : que la nécessité doit être réelle, qu'il ne doit pas exister de moyen moins violent « de sauver l'existence » et que, ni le désir de nuire à l'ennemi, ni le plus grand degré de commodité pour le belligérant ne peuvent suffire. (*Droits des Neutres,* 2e éd., Berlin, 1876, p. 154). Il est difficile de voir comment les actes du gouvernement allemand auxquels on a fait allusion rentrent dans les limites ainsi tracées. Il pouvait être avantageux pour l'Allemagne et dommageable pour la France de couler des vaisseaux anglais dans la Seine ou d'utiliser le matériel roulant autrichien pour des transports stratégiques, mais il est clair qu'il ne s'était point produit de nécessité extrême mettant en péril son existence même. Azuni, d'autre part, (*Droit maritime de l'Europe,* t. I., chap. III, art. 5), pensait que l'exercice de ce droit serait justifié par la nécessité ou l'utilité publique; en d'autres termes qu'il suffirait d'un très haut degré de commodité pour l'Etat belligérant. On peut admettre que l'Allemagne a soutenu et que l'Angleterre et l'Autriche ont accepté cette dernière façon de voir, qui est celle adoptée par Bluntschli (*Droit International codifié,* art. 795 *bis*) et par l'unique décision britannique de prise sur la matière.

L'affaire à laquelle font allusion Leurs Seigneuries est l'affaire *Curlew, Magnet,* [1812] etc., relatée dans Stewart, *Vice-Admiralty Cases* (*Nova Scotia*), p. 312. Les navires en question ainsi que leurs cargaisons avaient été saisis comme prise par les autorités britanniques dans les premiers jours de la guerre avec les Etats-Unis d'Amérique, qui éclata en 1812, et ils avaient été conduits au port pour jugement. Le Lieutenant-Gouverneur de la province et l'Amiral commandant en chef les forces navales de Sa Majesté stationnées en ce point présentèrent alors une requête tendant à autoriser la réquisition de certains navires et d'une partie de la cargaison en attendant le prononcé du jugement. Dans son jugement le Dr Croke expose que bien qu'en règle générale la Cour n'ait pas autorité pour traiter, avant le prononcé du jugement, des ventes ou des échanges de vaisseaux ou de

marchandises confiés à sa garde, avec un département des services de Sa Majesté, il peut néanmoins y avoir des cas de nécessité dans lesquels le droit de conservation supplante et supprime les modes usuels de procédure. Il soutenait que tel était le cas qui s'était présenté en fait et en conséquence faisait droit à la requête des demandeurs : primo en ce qui concernait certaines armes légères « dont on avait un grand et immédiat besoin pour la défense de la province » ; secundo, en ce qui concernait certaines pièces de bois de chêne « fort nécessaires » aux chantiers navales de Sa Majesté à Halifax ; et tertio, en ce qui concernait un vaisseau dont on avait immédiatement besoin pour l'utiliser comme prison flottante. Il fut ordonné dans chaque cas de déposer au greffe de la Cour, la valeur estimative des biens réquisitionnés.

Il convient d'observer qu'en ce qui concerne les navires et les marchandises des neutres confiés à la garde de la Cour des Prises en attendant le jugement, il y a des raisons spéciales qui militent en faveur du droit pour le belligérant de pouvoir les réquisitionner dans des cas convenables. La propriété légale ou droit de disposer appartient encore, sans doute aucun, au neutre, mais la condamnation définitive l'attribuera à la Couronne à compter de la date de la saisie comme prise et jusqu'à ce moment tout droit de jouissance est suspendu. Dans les cas où les navires ou les marchandises sont nécessaires pour un usage immédiat, cela peut facilement causer des embarras à la partie qui en définitive établit son droit. Pour atténuer cet embarras dans le cas d'un navire, la coutume s'est établie de le remettre au réclamant contre cautionnement, c'est-à-dire sur production de garanties pour le paiement de sa valeur estimative. Il est fort possible qu'en pratique cela ne soit jamais fait sans le consentement de la Couronne, mais il est peu probable que ce consentement soit refusé, à moins que la Couronne elle-même ne désire utiliser le navire après condamnation. La section 25 du Naval Prize Act de 1864 laisse actuellement au Juge toute latitude à cet égard. Cela étant, il n'est pas déraisonnable que la Couronne ait, de son côté, en cas de besoin, le droit de réquisitionner le vaisseau ou les marchandises pour assurer la sécurité nationale. Il faut se rappeler que le neutre peut obtenir indemnité pour les pertes subies à raison de la saisie injustifiée de son navire ou des marchandises, tandis que la Couronne ne peut jamais obtenir compensation du neutre à raison des pertes résultant d'une demande en relaxe qui finit par échouer.

Le droit en question fut affirmé par les Etats-Unis d'Amérique durant la guerre civile qui éclata en 1864. Dans les affaires du *Memphis* [1862] (Blatch. P. C. (Amer.) 202), de l'*Ella Warley* [1862] (Blatch. P. C. (Amer.) 204) et du *Stephen Hart* [1863] (Blatch. P. C. (Amer.) 387), le juge Betts autorisa le Ministre de la Guerre à réquisitionner des marchandises confiées à la garde de la Cour des Prises dont on avait besoin pour des buts en rapport avec la poursuite de la guerre. Dans l'affaire du *Peterhof* [1863] (Blatch. P. C. (Amer.) 381) il autorisa semblable réquisition du navire lui-même par le Ministre de la Marine. Les raisons données par le juge Betts, telles qu'elles sont relatées, ne sont pas très convaincantes, car

elles laissent subsister un doute sur le point de savoir si, à ses yeux, le droit qu'il appliquait était un droit conforme à la loi interne des Etats-Unis primant ainsi le droit international, ou si c'était un droit conforme au droit international. Mais ses décisions ne furent pas frappées d'appel et il ne semble pas qu'elles entraînèrent une protestation diplomatique quelconque.

Le 3 mars 1863, après qu'eurent été rendues les décisions ci-dessus citées, la Législature des Etats-Unis vota une Loi (Congrès, sess. III, c. 86 de 1863) qui disposait (section 2) que le Ministre de la Marine ou le Ministre de la Guerre seraient ensemble ou séparément autorisés à employer pour l'usage du gouvernement tout vaisseau, toutes armes ou munitions de guerre ou tout autre matériel capturés et que, lorsque lesdites choses auraient été prises, avant ou après la mise en jugement, le Ministère, au profit de qui elles auraient été prises, devrait déposer leur valeur au Trésor des Etats-Unis, pour être soumise aux ordres de la Cour où l'on procéderait au jugement des prises, et que, s'il n'y avait aucune procédure de prises, pour être portée au crédit du Ministère de la Marine et traitée conformément à la loi.

Il est impossible de supposer que la Législature des Etats-Unis, en votant cette loi, ait eu l'intention de changer ou de modifier les principes du droit international dans son propre intérêt et contre l'intérêt des neutres. Au contraire, cette loi doit être considérée comme adoptant l'avis, déjà examiné, des autorités américaines relativement au droit que possède un belligérant de réquisitionner des vaisseaux ou des marchandises saisis comme prises, avant jugement. Néanmoins Leurs Seigneuries regardent le vote de cette loi comme assez malheureux au point de vue du droit international. En premier lieu, il semble jeter un certain doute sur les sentences déjà rendues par le juge Betts. En second lieu, il tend à restreindre la force, en tant que précédents de droit international, des décisions ultérieures des tribunaux de prises des Etats-Unis relativement au droit de réquisitioner les vaisseanx ou les marchandises, car ces tribunaux sont liés par les dispositions de cette loi, qu'elle soit ou non conforme au droit international. En troisième lieu, Leurs Seigneuries sont d'avis que les dispositions de cette loi outrepassent ce qui est justifié par l'usage international. Le droit de réquisition reconnu par le droit internatioual n'est pas, à leur avis, un droit absolu, mais un droit qui ne peut être exercé que dans certaines circonstances et pour certains buts. De plus, l'usage international veut que toutes les prises soient promptement conduites devant la Cour des Prises pour y être jugées et que le droit de réquisition ne soit, en conséquence, exercé qu'aprés accomplissement de cette formalité. C'est à la Cour, et non au pouvoir exécutif de l'Etat belligérant, de décider si le droit revendiqué peut être légitimement exercé dans un cas particulier.

On constate que le Gouvernement britannique, peu de temps après le vote de la loi, protesta contre les dipositions de la 2e section. Les motifs de cette protestation sont exposés dans une dépêche de Lord Russell en

date du 21 avril 1863. Le premier est que le devoir élémentaire de la Cour est de conserver l'objet du litige pour la partie qui établit définitivement son titre. En le disant, Lord Russell ignore et, eu égard aux dispositions contenues dans cette section, il était probablement en droit d'ignorer tous les cas exceptionnels fondés sur le droit d'angarie. Le second motif est qu'un droit général, tel que celui revendiqué dans la 2e section, pousserait à pratiquer des saisies que l'on saurait, au moment où elles seraient opérées, n'être pas autorisées par la loi, simplement parce que les biens saisis pourraient être utiles au belligérant. Cette objection est plus sérieuse, mais elle tire sa valeur principale du fait que le droit revendiqué dans la 2e section peut être exercé avant que la chose saisie ne soit conduite devant la Cour des Prises pour être jugée, et qu'alors même qu'elle y a été conduite, ce droit empêche le juge de rendre une décision en la matière. Si le droit, reconnu par le droit international, de réquisitionner des vaisseaux ou des marchandises confiés à la garde de la Cour est exercé par l'entremise de la Cour et est limité aux cas dans lesquels il y a vraiment une question à trancher et dans lesquels le vaisseau ou les marchandises ne peuvent donc pas être immédiatement relâchés, l'objection est écartée.

Il apparaît aussi que les Etats-Unis prirent l'avis de leur Attorney-General sur la matière (*Opinions of A. G. of U. S.*, t. X, p. 519) : il fut d'avis qu'il n'y avait pas en droit international de justification de la 2e section et qu'il n'était pas à conseiller de l'appliquer dans les affaires où une controverse était à prévoir. L'Attorney-General, pas plus que Lord Russell, ne fit allusion à des cas exceptionnels basés sur le droit d'angarie, mais il s'occupa seulement des dispositions de la section considérée dans son ensemble.

On a quelque peu insisté dans l'argumentation sur les précédents cités dans le jugement de la Cour inférieure touchant ce que l'on connaît sous le nom de « droit de préemption », mais dans l'opinion de Leurs Seigneuries, ces précédents ont peu de rapport, s'ils en ont, avec l'objet de la présente controverse. Le droit de préemption semble être apparu de la manière suivante : D'après la conception britannique du droit international, les approvisionnements navals étaient de la contrebande absolue et étaient de bonne prise s'ils étaient trouvés sur un vaisseau neutre à destination d'un port ennemi. D'autres pays soutenaient que ces approvisionnements n'étaient contrebande de guerre que s'ils étaient destinés à l'usage du Gouvernement ennemi. S'ils étaient destinés à l'usage des civils, ils ne constituaient point de la contrebande. Dans ces conditions le Gouvernement britannique, par atténuation à la sévérité de sa propre conception, consentit à une sorte de compromis. Au lieu de condamner ces approvisionnements comme de bonne prise, il les racheta à leurs propriétaires neutres; et cette pratique, après avoir fait l'objet de nombreux traités particuliers, en arriva à la fin à être reconnue comme pleinement consacrée par le droit international. Elle fut pourtant toujours limitée aux approvisionnements navals, et l'acquisition opérée par

application de cette pratique mettait fin à tout litige entre la Couronne d'une part, et le propriétaire neutre de l'autre. C'est seulement dans les cas où le titre du neutre était douteux et où les choses pouvaient apparaître comme étant propriété ennemie, que le prix d'achat était versé au greffe de la Cour. Aussi est-il évident que ce « droit de préemption » diffère sensiblement du droit de réquisitionner les vaisseaux ou marchandises neutres, qui est exercé sans préjuger la question de savoir si le vaisseau ou les marchandises devront ou non être condamnés comme prise, et qui ne tranche ni n'affecte cette question.

Sur l'ensemble de la question, Leurs Seigneuries sont arrivées à la conclusion suivante : Le droit international attribue à une Puissance belligérante le droit de réquisitionner les vaisseaux ou les marchandises confiés à la garde de la Cour des Prises en attendant une décision sur la question de savoir s'ils doivent être condamnés ou relâchés, mais ce droit est soumis à certaines limitations : primo, le vaisseau ou les marchandises en question doivent faire l'objet d'un besoin urgent et en rapport avec la défense du royaume, la poursuite de la guerre ou autres matières intéressant la sûreté nationale ; secundo, il doit y avoir vraiment une question à juger, de sorte qu'il serait injustifié d'ordonner une relaxe immédiate ; et, tertio, le droit doit être exercé sur demande faite à la Cour des Prises qui doit déterminer judiciairement si, dans les circonstances particulières de l'affaire, le droit peut être exercé.

Relativement à la première de ces limitations, Leurs Seigneuries estiment que le juge devrait, en règle générale, considérer comme concluante la déclaration sous serment faite par le fonctionnaire compétent de la Couronne que le vaisseau ou les marchandises qu'on désire réquisitionner font l'objet d'un besoin urgent et en rapport avec la défense du royaume, la poursuite de la guerre ou autres matières intéressant la sûreté nationale. Il en est ainsi dans le cas analogue de biens réquisitionnés par application du droit interne : voir Lord Juge Warrington, dans l'affaire de la *Pétition de droit de X, In re* (84 L. J. K. B., p. 1968 ; [1915] 3 K. B., p. 666) ; et il y a toute raison d'admettre qu'il en soit également de même dans le cas de biens réquisitionnés en vertu du droit international. Ceux qui sont responsables de la sécurité nationale doivent être les seuls juges de ce qu'exige la sécurité nationale. Il serait, c'est évident, indésirable que de telles matières fussent l'objet de dépositions devant une Cour de justice, ou fussent autrement discutées en public.

Relativement à la seconde limitation, la meilleure manière de l'éclairer est d'avoir recours à l'ancienne pratique. La première audience dans une affaire de prises consistait à examiner les papiers de bord et les réponses du capitaine et de tous autres aux interrogatoires spéciaux qui pouvaient avoir été autorisés, ainsi que tous autres modes de preuve que le juge, dans des circonstances spéciales, estimait raisonnable d'admettre. Si, à cette audience, le juge était d'avis de relâcher sur le champ le vaisseau ou les marchandises, une ordonnance de relaxe était en général rendue. Une nouvelle audience n'était pas facilement accordée à la demande de la

Couronne. Si, d'autre part, le juge estimait que le vaisseau ou les marchandises ne pouvaient être relâchés sur le champ, une nouvelle audience était accordée à la requête du demandeur. Si le demandeur ne désirait pas une nouvelle audience, le vaisseau ou les marchandises étaient condamnés. Cette pratique, bien qu'évidemment incompatible à nombre d'égards avec les conditions modernes, avait l'avantage d'établir à un stage très peu avancé de la procédure s'il y avait vraiment une question à juger ou si l'on devait procéder immédiatement à la relaxe du vaisseau ou des marchandises en question. De l'avis de Leurs Seigneuries, le Juge devrait, avant de permettre de réquisitionner un vaisseau ou des marchandises, s'éclairer lui-même (en tenant compte, évidemment, des conditions modernes) sur le point de savoir s'il y a vraiment lieu à enquête et jugement et s'assurer que les circonstances ne sont pas telles qu'elles justifieraient la relaxe immédiate du vaisseau ou des marchandises. La demande de permis de réquisition doit, selon la pratique existante, être une demande interlocutoire et, compte tenu de ce qui a été dit, doit être appuyée sur des témoignages suffisants pour satisfaire le Juge à cet égard. De cette manière l'objection de Lord Russell concernant l'encouragement donné aux saisies non justifiées est absolument écartée.

Quant à la troisième limitation, elle est basée sur le principe que la juridiction de la Cour des Prises commence dès qu'il y a une saisie à titre de prise. Si les capteurs ne mettent pas de diligence à amener la chose saisie devant le tribunal pour être jugée, celui-ci, à la demande de quiconque est lésé, les forcera à le faire. A partir du moment de la saisie, les droits de toutes les parties sont régis par le droit international. On a suggéré, dans l'argumentation, qu'un vaisseau conduit dans le port pour être soumis à la visite pouvait, avant la saisie, être réquisitionné en vertu du droit interne. Si jamais cette question était soulevée, sa solution incomberait à un tribunal qui applique le droit interne, mais, du point de vue du droit international, ce serait un malheur si la pratique consistant à conduire un vaisseau dans un port aux fins de visite — pratique justifiable, car la visite en mer est impossible dans les conditions de la guerre moderne — était considérée comme faisant naître des droits qui ne pourraient prendre naissance si la visite avait lieu en mer.

Il reste à appliquer ce qui a été dit à la présente affaire. De l'avis de Leurs Seigneuries, l'ordonnance dont il est fait appel est erronée, non pas, ainsi que le prétendent les appelants, parce qu'il n'existe pas, en droit international, de droit de réquisition sur les navires ou les marchandises soumis à la garde de la Cour, mais parce que le juge n'avait aucune preuve convaincante que ce droit pouvait être exercé. L'affidavit du Directeur des contrats militaires, suivant les termes de la règle 1 de l'ordre XXIX se borne à exposer qu'on désire réquisitionner le cuivre en question au nom de Sa Majesté. Il n'indique pas que le cuivre fasse l'objet d'un besoin urgent pour des buts nationaux. En outre, l'affidavit de Sven Hoglund, qui n'a pas été refuté, loin de démontrer qu'il y avait un vrai cas de procédure de prise, suggère que c'est un cas de relaxe immédiate.

Dans ces conditions, il serait normal de prendre le parti d'annuler l'ordonnance dont il est fait appel, sans préjuger une nouvelle demande du Procureur Général appuyée par des témoignages convenables. Mais le cuivre en question a depuis longtemps déjà été remis au Ministère de la Guerre, et s'il n'est pas utilisé, on ne peut plus, en tout cas, l'identifier maintenant. On ne peut en conséquence rendre une ordonnance pour sa restitution, et on aurait tort de demander au Gouvernement de fournir de l'autre cuivre à la place. Sous le régime de l'ancienne procédure, la bonne méthode aurait consisté à donner à l'appelant, au cas où en définitive on admettrait sa revendication sur le cuivre, l'autorisation de demander à la Cour réparation de tout dommage qu'il pourrait avoir souffert à raison de ce qui lui a été pris par le Gouvernement en vertu de l'ordonnance.

On a pourtant suggéré que la procédure prescrite par les Règles actuelles de la Cour des Prises rend impossible pour la Cour l'octroi de dommages-intérêts ou de frais dans les procédures actuelles. Dans l'ancienne pratique les capteurs étaient parties à toute procédure de condamnation et, le cas échéant, ils pouvaient être condamnés à payer des dommages-intérêts ou des frais. Mais toute action en condammation est maintenant engagée par le Procureur Général au nom de la Couronne et les capteurs ne sont pas nécessairement parties au procès. On dit qu'on ne peut pas condamner la Couronne à payer des dommages-intérêts ou des frais. On ne prétend pas que les personnes ayant droit à ces dommages-intérêt ou à ces frais sont dépourvues de tous moyens de recours mais on avance que pour recouvrer des dommages-intérêts ou des frais, si elles en demandent, elles doivent, elles-mêmes, commencer une nouvelle procédure, comme demanderesses non contre la Couronne, mais contre les capteurs effectifs. La conséquence serait, de l'avis de Leurs Seigneuries, extrêmement, incommode, et ferait peser sur les réclamants de sérieux inconvénients. Aussi, dans la mesure du possible, les Règles de la Cour des Prises doivent-elles être interprétées de façon à éviter cela, et, de l'avis de Leurs Seigneuries, les Règles de la Cour des Prises peuvent être ainsi interprétées.

On observera qu'en vertu de l'ordre I, règle 1, l'expression « Capteur » doit, pour les besoins de la procédure dans une cause ou matière quelconque, comprendre le « fonctionnaire compétent de la Couronne » et le « fonctionnaire compétent de la Couronne » est défini comme étant le Procureur du Roi ou tout autre titulaire de charge judiciaire ou agent autorisé à diriger une procédure de prises au nom de la Couronne dans les limites de la compétence de la Cour.

Il est démontré par l'ordre II, règle 3, que toute action tendant à faire condamner un navire ou (en vertu de l'ordre I, règle 2) des marchandises, sera intentée au nom de la Couronne, bien que la procédure à cet effet puisse, avec le consentement de la Couronne, être dirigée par les capteurs effectifs. En vertu de l'ordre II, règle 7, dans une action intentée contre le « capteur » pour restitution ou dommages, l'exploit sera en la forme n° 4 de l'Appendice A. Cela donnerait à croire qu'une action en dommages-intérêts peut être intentée contre le fonctionnaire compétent de la Couronne, tout

argument en sens contraire, basé sur la forme de l'assignation telle qu'elle était primitivement rédigée, étant annulé par les changements apportés à cette forme par la règle n° 5 des Règles de la Cour des prises selon l'Ordre en Conseil du 11 mars 1915. Il n'est cependant pas nécessaire de trancher cette question.

L'ordre V règle la procédure au cas où les capteurs n'agissent pas. En vertu des règles 1 et 2 qui considèrent le cas où aucune procédure n'a encore été engagée, le demandeur doit lancer une assignation et peut alors demander réparation par voie de restitution, avec ou sans dommages-intérêts et dépens. On ne voit pas contre qui l'assignation doit être lancée, si c'est contre les capteurs effectifs ou contre le fonctionnaire compétent de la Couronne qui devait avoir ouvert cette procédure. Pourtant, en vertu de la règle 3 qui suppose que la procédure a été ouverte, il est prévu que si les capteurs (il faut évidemment en cas d'une action en condamnation entendre par là le fonctionnaire compétent de la Couronne) n'agissent pas dans les délais prévus par les Règles, ou, de l'avis du Juge, ne cherchent pas à tirer des résultats effectifs de la procédure de prises, le Juge peut, sur demande d'un plaignant, ordonner la remise de la chose entre les mains du demandeur et rendre toutes ordonnances qu'il jugera convenables relativement aux dommages-intérêts et aux frais. Ni dommages-intérêts, ni frais ne pourraient être alloués à la charge de personnes qui n'étaient pas parties à la procédure, et il est difficile de croire qu'il soit entré dans l'intention des rédacteurs des Règles de faire supporter à des tiers les conséquences de la faute de ceux qui dirigeaient effectivement les débats.

En vertu de l'ordre VI la procédure peut être interrompue avec l'autorisation du juge, mais cette interruption ne doit pas affecter le droit, s'il existe, du réclamant, à des dommages et intérêts. Cela encore envisage le cas où, dans une action en condamnation, le réclamant peut avoir un droit à des dommages-intérêts et aux dépens et, comme la Couronne est le seul demandeur qualifié en l'espèce, à des dépens et à des dommages-intérêts contre la Couronne.

L'ordre XIII concerne les relaxes. Elles doivent être opérées au greffe et, sauf dans les six cas auxquels il est fait allusion dans la 3e règle, seulement avec le consentement du juge. Un des cas excepté est celui où la chose est l'objet d'une procédure de condamnation, c'est-à-dire d'une procédure dans laquelle la Couronne, par son fonctionnaire compétent, est demanderesse et où le consentement à restitution signé par le capteur — encore par le fonctionnaire compétent de la Couronne — a été donné. Un autre cas d'exception est celui où une procédure engagée par la Couronne ou en son nom est interrompue. En vertu de la règle 4, aucun abandon ne peut affecter le droit de tout propriétaire de la chose aux frais et dommages-intérêts contre le « capteur » à moins que ce ne soit ordonné par le juge. Dans ces derniers cas, « capteur » doit signifier ici encore, le fonctionnaire compétent qui poursuit l'affaire au nom de la Couronne.

L'ordre XLIV traite des appels et dispose que dans chaque affaire l'appelant devra fournir des garanties pour le paiement des frais, à la satis-

faction du juge. Dans les cas où il sera fait appel d'une condamnation ou dans d'autres cas où la Couronne, par l'entremise de son fonctionnaire compétent, serait défenderesse, cette disposition n'aurait aucune portée utile si des dépens ne pouvaient être accordés en faveur de la Couronne, et si des dépens peuvent lui être alloués, il s'ensuit qu'ils peuvent de même être mis à la charge de la Couronne.

Il faut observer que, sauf s'il n'est pas sursis à l'exécution du jugement ou de l'ordonnance dont est fait appel pendant l'instance d'appel, la règle 4 de cet ordre considère que les personnes qui bénéficient de son exécution donneront les garanties pour l'exécution de cet ordre selon ce que jugera bon Sa Majesté en son Conseil. Leurs Seigneuries n'ont pas su si semblable garantie a été donnée dans la présente affaire.

De l'avis de Leurs Seigneuries, ces Règles reposent sur le fondement que, lorsque la Couronne par son fonctionnaire compétent est partie à la procédure, elle devient passible des dommages-intérêts et dépens dont, sous l'ancienne procédure, étaient passibles les capteurs effectifs. C'est précisément ce qu'on pouvait attendre, car autrement les Règles constitueraient une entrave pour les demandeurs dans la poursuite des recours qui leur sont ouverts conformément au droit international. La question est plutôt technique, car, même sous l'ancienne procédure, la Couronne, en règle générale, payait les dommages-intérêts et les frais dont les capteurs pouvaient être tenus responsables. La règle de *common law* d'après laquelle la Couronne ne payait pas les dépens mais n'en recevait pas, est, comme l'a remarqué Lord Macnaghten dans l'affaire *Johnson* v. *Regem* [1904] (73 L. J. P. C. 113; [1904] A. C. 817), sujette à des exceptions.

Aussi Leurs Seigneuries en sont-elles arrivées à la conclusion que dans les procédures auxquelles, suivant la nouvelle pratique, participe la Couronne au lieu des capteurs effectifs, dommages-intérêts et frais peuvent le cas échéant être mis au compte de la Couronne ou du fonctionnaire qui dans ces procédures représente la Couronne.

Aussi, en la présente affaire, la solution convenable est de déclarer qu'en présence des dépositions faites devant le Président, celui-ci n'était pas en droit de rendre l'ordre dont est appel et d'autoriser les appelants, au cas où ils triompheraient finalement dans la procédure à fin de condamnation, à recourir à la juridiction dont il est fait appel pour les dommages s'il y en a, qu'ils peuvent avoir soufferts à raison de l'ordre et de ce qui a été fait en conséquence de celui-ci. Leurs Seigneuries donneront humblement conseil à Sa Majesté en conséquence; mais comme l'appel n'a réussi qu'en partie, elles n'estiment pas qu'il faille rendre une ordonnance concernant les dépens de l'appel.

Appel admis

Du 7 avril 1916. — Comité judiciaire du Conseil Privé. — Lord Parker, Lord Sumner, Lord Parmoor, Lord Wrenbury, sir Arthur Channel. — Avocats : Botterell et Roche pour les appelants; le Solicitor du Trésor pour les intimés.

103

Comité judiciaire du Conseil Privé, 13 août 1916

Navire de commerce autrichien, Connaissance de l'état de guerre donnée en haute mer, Port égyptien, Séquestre, Confiscation, Convention VI de La Haye de 1907, Navigation clandestine, Escale; Canal de Suez, Convention de 1888, Refuge.

Un navire de commerce autrichien qui, après avoir été averti en haute mer par un croiseur britannique de l'ouverture des hostilités, entre ensuite dans un port égyptien, n'a pas droit à l'immunité de confiscation établie par la Convention VI de La Haye de 1907 ;

Alors surtout que le navire a navigué clandestinement et en évitant une escale prévue dans les papiers de bord.

La protection de la Convention de 1888 sur le Canal de Suez ne s'applique pas à un navire qui s'est proposé non de traverser le Canal, mais de rechercher un refuge à Suez.

(Navire autrichien *Marquis Bacquehem)*

Appel d'une décision rendue le 3 février 1915 par la Cour des Prises de S. M. Britannique en Egypte, ordonnant le séquestre, avec restitution à la fin de la guerre, du navire autrichien *Marquis Bacquehem* (1).

Sir Samuel Evans.

Cet appel concerne un vapeur austro-hongrois de 4.400 tonneaux environ de jauge brute.

La Cour d'Alexandrie a décidé que le vaisseau avait été capturé dans des circonstances telles qu'il devait être séquestré au lieu d'être confisqué et elle a ordonné qu'il serait séquestré jusqu'à nouvel ordre. La Cour a déclaré en outre que le navire devait être restitué ou sa valeur payée à ses propriétaires à la fin de la guerre conformément aux dispositions de la Convention VI de La Haye de 1907. L'appelant soutient que cette ordonnance doit être infirmée et demande la condamnation et la confiscation du navire comme prise. Les intimés cherchent à maintenir l'ordonnance. Ils n'ont pas introduit d'appel incident et ils ne demandent pas la restitution du navire.

A l'appui de l'ordonnance, les intimés allèguent et invoquent les faits suivants : que le 17 août 1914, alors que le navire se trouvait dans la mer Rouge à 150 milles environ au nord de Port Soudan, faisant route de Kurachee vers Trieste, il fut abordé par des officiers du bâtiment de S. M. *Duke of Edinburgh* et informé de l'existence de l'état de guerre entre la Grande-

(1) Voy. *suprà*, t. I, p. 157.

Bretagne et l'Autriche-Hongrie ; que jusqu'alors on ignorait à bord l'existence de cet état de guerre ; qu'un officier du navire de S. M. *Duke of Edinburgh* avisa le capitaine qu'il était libre de poursuivre le voyage et fit, à cet effet, une inscription sur le livre de bord; que le navire poursuivit ainsi sa route et pénétra dans le port de Suez; qu'il avait l'intention de continuer le voyage par le canal de Suez jusqu'à son terme à Trieste mais qu'il en fut empêché par une avarie survenue à ses machines, le 20 août.

Ainsi qu'elles le firent relativement à Port-Saïd et aux captures de vaisseaux qui s'y trouvaient dans les affaires du *Gutenfels* et autres (1), Leurs Seigneuries, dans la présente affaire, admettent que le port de Suez, vu les circonstances de temps, doit être regardé comme un « port ennemi » au sens de la Convention de La Haye. En admettant cela au bénéfice des intimés et en supposant, pour les besoins de la cause qui leur est présentement soumise en appel, que la Convention de La Haye est obligatoire pour la Grande-Bretagne et l'Autriche-Hongrie, Leurs Seigneuries estiment que, de toute évidence, le cas de ce navire n'est pas un de ceux que vise la Convention et dans lesquels on peut seulement rendre une ordonnance de séquestre pour la durée de la guerre sous condition de restitution ou d'indemnité après la guerre. Il résulte de faits incontestés que le navire n'était pas dans un port belligérant ou ennemi au début de la guerre, qu'il n'entra pas dans un tel port en ignorant l'existence de l'état de guerre entre les deux pays et qu'il ne fut pas capturé en haute mer, ignorant l'existence de cet état de guerre. En conséquence, dans l'opinion de Leurs Seigneuries, l'ordonnance rendue par la juridiction inférieure par application de la Convention de La Haye ne peut être maintenue.

Mais l'avocat des propriétaires du navire a soutenu que, même si le navire n'avait pas droit à une protection directe en vertu des dispositions de la Convention de La Haye, étant donné que le capitaine n'avait appris l'état de guerre que par le navire de S. M. *Duke of Edinburgh* et que la permission de continuer son voyage lui avait été donnée par l'officier visiteur du navire de S. M. *Duke of Edinburgh*, le navire ne devait pas être privé de la protection qu'il avait revendiquée par application de la Convention de La Haye, ni être mis dans une situation pire que si le *Duke of Edinburgh* l'avait capturé en mer et avait exercé le droit de saisie.

Ces prétentions n'ont pas été formulées d'accord avec quelque principe de droit et Leurs Seigneuries ne peuvent y souscrire même si les faits ont été tels qu'on le prétend.

Pour apprécier la situation réelle relativement au voyage, à la visite et à la saisie du vaisseau, il paraît utile d'exposer brièvement les faits réels tels qu'ils se présentent à Leurs Seigneuries. Le navire fut chargé à Kurachee, avec une cargaison de coton pour Trieste et un chargement de 4.600 sacs de grain pour Aden. Il partit de Kurachee le 4 août 1914. L'inscription suivante est portée au livre de bord :

---

(1) Voy. *suprà*, t. II, p. 68 et s.

« 4 août 1914. — Quitté Kurachee. Quelques minutes avant que le vapeur ne quittât le port, l'agent de la société fit part au commandant du navire d'un télégramme expédié par les directeurs du Lloyd autrichien donnant l'ordre au capitaine de se rendre directement à Trieste, de ne pas s'arrêter à Aden et de transborder sur un autre vapeur les passagers à leur arrivée à Suez pour être conduits à destination. »

Le vaisseau n'était pas construit pour servir au transport des passagers. Aucun renseignement n'était donné sur les qualités et les destinations respectives des passagers embarqués. On ne disait rien non plus du vapeur sur lequel ils devaient être transbordés à Suez. Mais une inscription portée le 26 août au livre de bord a trait aux « arrangements à prendre pour quinze réservistes autrichiens qui vont à Alexandrie en route pour l'Europe ».

Les mentions portées au livre de bord entre Kurachee et Suez (du 4 août au 20 août) sont exceptionnellement rares. Il mentionne seulement la visite du navire de S. M. *Duke of Edinburgh* le 17. Mais sur une feuille volante découverte dans le livre de bord par l'honorable Juge Cator, se trouvent les inscriptions suivantes :

« 12-13 août 1914. — Nous naviguons à la même vitesse. A 8 h. 30, le Ras Marshay est en vue. Comme en approchant d'Aden nous pourrions rencontrer les « natanti » et afin de ne pas être vus nous naviguons tous feux éteints, d'autant plus que nous avons vu quelques projecteurs dans la direction du port.

« 13 Août. — La nuit, nous naviguons tous feux éteints en direction du détroit de Périm, maintenant notre vapeur en dehors de la route ordinaire pour éviter les rencontres. »

Ainsi dans l'obscurité et furtivement le navire dépassa Aden, possession britannique, port auquel une grande partie de sa cargaison était destinée. L'omission de toute allusion à la cargaison destinée à Aden dans l'affidavit du capitaine et dans la pétition déposée par les réclamants est significative. Le bâtiment fut dirigé avec des précautions semblables à travers le détroit et passa l'île de Périm, autre possession britannique.

Quand, le 17 août, après avoir remonté la mer Rouge sur près de 700 milles ou plus, le navire fut visité par l'officier du navire de S. M. *Duke of Edinburgh*, ces incidents du voyage et les inscriptions portées sur la feuille volante ne lui furent pas divulgués. Le lieutenant commandant se basa pour agir, c'est certain, sur les renseignements communiqués auxquels il paraît avoir ajouté pleinement foi en honnête marin, et sur la présomption que le capitaine du vaisseau ignorait l'existence des hostilités. Sa façon d'agir fut également due à sa croyance erronée qu'un délai de grâce avait été accordé au navire. Il s'abstint en conséquence de capturer le navire et inscrivit ce qui suit sur le livre de bord :

« Accosté le vapeur *Marquis Bacquehem* sous 22°25′ de latitude Nord, 37°8′ de longitude E, et informé le capitaine que l'état de guerre existe entre l'Angleterre et l'Autriche. Le navire étant dans délai de grâce, je lui ai permis de continuer son voyage. (Signé) J. K. B. Birch, lieutenant-commandant de la marine royale, du bâtiment de S. M. *Duke of Edinburgh*, commandé par le capitaine H. Blackett, de la marine royale ».

On a soutenu ou suggéré que cette inscription constituait pour le navire une sorte d'autorisation de continuer son voyage sans risque de capture, ou, tout au moins, d'une capture ou d'une saisie entraînant quelque chose de plus que la détention comme conséquence pénale. Mais l'inscription n'était en fait qu'un memorandum de la visite que l'officier visiteur était tenu, en vertu de ses devoirs, de porter sur le livre de bord.

Les instructions aux officiers prescrivent, en tel cas, ce qui suit : « L'officier visiteur doit inscrire sur le livre de bord du vaisseau un memorandum de la visite. Le memorandum doit spécifier la date et la place où est opérée la visite, ainsi que le nom du navire de Sa Majesté et de son commandant, et l'officier visiteur doit signer le memorandum, en ajoutant son grade dans la marine » — Voir *Manual of Naval Prize Law* par Holland, édité par ordre de l'Amirauté, 1888, art. 225.

Ce que fit l'officier n'était pas plus que s'il avait dit : « D'après ce que vous m'avez dit, en ce qui me concerne, vous pouvez partir. ».

Ayant ainsi évité d'être capturé par le navire de S. M. *Duke of Edinburgh*, le navire arriva à Suez le 20 août. Là, ses machines subirent une avarie partielle qui l'empêcha d'entrer dans le canal, et il resta là jusqu'au moment où il fut conduit hors de la rade et capturé le 27 octobre. L'avocat des intimés a admis que, nonobstant ce que pouvaient contenir les Conventions relatives au canal de Suez, il convenait, pour la sécurité du canal, de mettre le navire hors de service de telle sorte qu'il ne pût pas y entrer. Dans ces conditions Leurs Seigneuries estiment que les propriétaires du navire ne pouvaient, d'après cela, revendiquer des droits ou privilèges par application d'une Convention concernant le canal.

Au cours de sa plaidoirie pour les intimés, Sir Robert Finlay ne fit fond sur aucune protection ou privilège résultant des Conventions relatives au canal. Pourtant, après la réplique du Procureur Général en réponse à Leurs Seigneuries, il essaya de soutenir qu'en vertu des Conventions, le vaisseau, tant qu'il restait à Suez, n'était pas susceptible de faire l'objet d'un acte hostile. Quant à cela, il suffit de déclarer, en sus de ce qui a été dit, que, de l'avis de Leurs Seigneuries, il est de fait que le navire ne chercha pas à traverser le canal au cours de son voyage. Il avait l'intention d'utiliser et utilisa effectivement Suez comme port de refuge.

Il s'y rendit directement, bien que porteur d'un chargement destiné à Aden, qu'il aurait fallu réexpédier et retransporter à près de 13 milles pour en opérer la livraison à Aden. A Suez ses « passagers » devaient être transbordés sur un autre vapeur et de là conduits à destination. Il regardait Suez comme un port neutre et avait l'intention d'y rester indéfiniment ; et, de fait, le 26 octobre, il protesta contre son expulsion d'un port neutre.

L'honorable Juge Cator, dans la juridiction inférieure, a déclaré qu'il avait de grands doutes quant à l'intention du navire de continuer sa route au delà de Suez. Leurs Seigneuries ne partagent pas ce doute. Au contraire elles ont abouti aux conclusions ci-dessus posées.

Quant à l'ordonnance rendue par la juridiction inférieure, le jugement exprime dans ses termes les embarras qu'éprouvait la Cour en



ordonnant le séquestre au lieu de la confiscation. Le Juge Cator déclarait dans un passage: « Si la nouvelle de l'ouverture des hostilités lui était parvenue par une autre source que celle d'un navire de guerre anglais, nous n'aurions pas d'autre alternative que de le condamner à la confiscation. Tel eût été son sort d'après l'ancienne loi et il ne peut y échapper qu'en rangeant son cas dans des exceptions spécifiées dans la Convention de La Haye ; quand le langage de la Convention est clair, nous devons nous y conformer. Car, malgré tout mon désir de l'interpréter dans un esprit libéral, la Cour ne peut rien y modifier, ni ajouter. »

Leurs Seigneuries ont déjà déclaré qu'à leur avis les dispositions de la Convention VI de La Haye ne pouvaient absolument pas s'appliquer au navire.

Dans un autre passage, l'honorable Juge s'exprimait comme suit : « Je trouve qu'il est difficile de décider si nous devons confisquer le navire ou seulement ordonner sa détention. Il n'est pas de cas où il m'ait été plus difficile de prendre une détermination depuis que j'ai à trancher des affaires de prises. Bien qu'il soit vrai que le *Marquis Bacquehem*, après avoir été averti, pouvait se diriger vers un port neutre, il semble certainement difficile qu'il se soit trouvé dans une situation pire parce que le *Duke of Edinburgh* lui permit de continuer son voyage au lieu de le conduire devant une Cour des Prises, spécialement en ce que cette permission semble lui avoir été donnée dans la croyance que le navire avait droit à certains égards en conséquence de ce qu'il ignorait l'ouverture de la guerre. De plus, il n'a pas été stipulé que le navire dût se rendre dans un port neutre, et il peut avoir été confirmé dans la croyance qu'il pouvait entrer à Suez en toute sécurité. Dans l'ensemble, je crois que nous devrions ordonner seulement le séquestre. »

Leurs Seigneuries ont déjà démontré que cette façon d'interpréter les conséquences de ce qui fut fait par le lieutenant commandant du *Duke of Edinburgh* était erronée et qu'on ne pouvait logiquement soutenir que tel fut le résultat de sa visite et de la mention de celle-ci au livre de bord. En réalité si l'on avait fait à l'officier un récit exact des faits, cela lui aurait permis de justifier la capture du navire en haute mer, et, s'il en avait été ainsi, les faits auraient fourni des preuves suffisantes pour permettre à la Cour d'ordonner la confiscation du navire.

Il n'est pas nécessaire de commenter davantage le jugement. Si Leurs Seigneuries ont examiné cette affaire si complètement, c'est parce que leur opinion diffère de celle des savants Juges qui siègent dans la Cour inférieure. En se fondant sur le simple motif que le navire, après qu'il a eu connaissance des hostilités, entra dans un port ennemi, où, dans la circonstance, il n'avait pas droit à la protection ou à l'immunité résultant d'une convention internationale quelconque, Leurs Seigneuries estiment qu'il a été, à bon droit, saisi comme prise et qu'il est susceptible de confiscation.

En conséquence, Leurs Seigneuries conseilleront humblement à Sa Majesté d'admettre l'appel, de casser l'ordonnance dont est appel, et de rendre une ordonnance condamnant le vaisseau comme prise légitime au bénéfice de la Couronne. Les intimés payeront les frais de l'appel.

Du 13 avril 1916. — Comité judiciaire du Conseil Privé. — Lord Parker, Lord Sumner, Lord Parmoor, Lord Wrenbury, Sir Samuel Evans. — Avocats : Le Solicitor du Trésor pour l'appelant; Walton et Cie pour les intimés.

104

Comité judiciaire du Conseil Privé, 13 avril 1916.

CONVENTION DU CANAL DE SUEZ DE 1888, PORT-SAÏD, REFUGE, DROITS DE CAPTURE DES BELLIGÉRANTS.

Le bénéfice de la Convention de 1888 sur le Canal de Suez ne peut être invoqué par un navire qui se sert de Port-Saïd non dans le but de traverser le Canal, mais comme d'un port neutre où il entend rester pendant un temps indéterminé pour mettre en échec les droits de capture des belligérants.

(Navires allemands *Pindos*, *Helgoland* et *Rostock*)

Appel a été formé contre les décisions de la Cour des Prises de S. M. Britannique en Egypte, prononçant la confiscation des navires allemands *Pindos* (1), *Helgoland* et *Rostock*.

Lord Sumner :

Voici trois appels contre trois décisions de la Cour des Prises de Sa Majesté en Egypte, condamnant ces trois navires comme de bonne prise. A raison du fait qu'on s'est fondé sur des immunités invoquées en vertu de conventions internationales, aucune objection n'a été faite, comme dans l'affaire du *Möwe* (2), à la présence de propriétaires ennemis pour être entendus par Leurs Seigneuries en appel.

Le *Pindos* est un vapeur de 2.933 tonnes de jauge brute, qui appartenait à la Deutsche Levante Linie, de Hambourg. Au cours d'un voyage circulaire d'Anvers vers les ports de la Méditerranée orientale, il pénétra à Port-Saïd à 2 heures du matin, le 1er août 1914. Son prochain port aurait été sur la côte de Syrie. Par ses agents à Port-Saïd il reçut l'ordre de ne pas continuer sa route sans nouvelles instructions. Il déchargea sa cargaison pour Port-Saïd et continua de rester à son mouillage. Le 14 août, le capitaine fut informé par les autorités qu'il était libre de partir et qu'il recevrait un sauf-conduit s'il le demandait au bureau du port. Il ne le fit pas, ayant été informé par quelqu'un — d'ailleurs inexactement — que le port de Port-Saïd avait été

---

(1) Voy. *suprà* t. I., p. 166; pour les deux autres navires les faits étant semblables, la décision a été conforme à celle rendue pour le *Pindos*.

(2) Voy, *suprà*, t. I., p. 41.

déclaré neutre. En réalité, à cette époque, l'Egypte était en un état d'hostilité *de facto* vis à vis de l'Empire Allemand. Le 22 août, un sauf-conduit pour Beyrouth lui fut effectivement délivré. Il dit qu'il doutait de sa validité (en vérité, il n'en avait aucun motif), mais puisqu'il avait été avisé par ses agents de rester à Port-Saïd comme étant un port neutre, ses raisons d'y rester sont claires.

Le 15 octobre, il fut emmené hors des limites de Port-Saïd et des eaux territoriales par les soins de personnes désignées par les autorités égyptiennes et alors capturé par le bâtiment de Sa Majesté *Warrior*, par 31° 24 1/4′ de latitude Nord et 32° 20 3/4′ de longitude Est. Là dessus, une sentence de condamnation comme prise fut prononcée par la Cour Suprême de Sa Majesté pour l'Egypte siégeant en matière de prises, le 17 février 1915, sentence dont est appel.

Le *Helgoland* est un bateau de 5.666 tonnes de jauge brute, qui appartenait au Norddeutscher Lloyd de Brême. Le 29 juillet 1914, il pénétra dans le Canal de Suez, allant, avec une cargaison générale, de Singapour à Rotterdam et Brême ; et il atteignit plus tard, le 30 juillet, Port-Saïd. Son capitaine avait fait des préparatifs pour continuer le voyage et quitter Port-Saïd le 31 juillet, mais dès son arrivée il reçut des instructions de ses armateurs de rester là. Il mentionna sur son livre de bord ce jour-là : « Mobilisation allemande » et, le 17 août et le 18, il congédia une grande partie de son équipage. Un sauf-conduit lui fut offert de la même façon qu'au capitaine du *Pindos*, mais il ne profita pas de l'offre. Un autre lui fut effectivement remis, comme dans l'autre cas, et dont, bien qu'il fût valable, il ne fut pas fait usage. La raison en fut encore que le capitaine, sous le même prétexte, avait définitivement décidé, d'accord avec les instructions de ses armateurs, de rester où il était. Postérieurement, le *Helgoland* fut aussi emmené hors des eaux territoriales égyptiennes et fut capturé par le bâtiment de Sa Majesté *Warrior* le 15 octobre, à peu près à la même place. Il a été régulièrement condamné comme prise, le 17 février 1915.

Le *Rostock* est un vapeur de 4.957 tonnes de jauge brute, qui appartenait à la Deutsche-Australische Dampschiffsgesellschaft de Hambourg. Il traversa le Canal de Suez, venant des ports de l'Est avec une cargaison générale, faisant route, sans aucun doute, vers un port de son pays, il arriva à Port-Saïd le 31 juillet, et commença à décharger la partie de sa cargaison qui était destinée à ce port. Pendant qu'il le faisait, le capitaine reçut un câblogramme des armateurs à Hambourg, lui prescrivant d'attendre des ordres. Son livre de bord porte, le 1er août : « Afin de protéger le bateau et sa cargaison contre les attaques de l'ennemi, doit rester jusqu'à nouvel avis, à Port-Saïd, vu que le port est neutre ». Du 17 au 19 août, le navire déchargea sa cargaison de viande congelée. Après le 31 juillet, le capitaine ne reçut plus aucune communication des armateurs. Il fut traité par les autorités égyptiennes, en ce qui concerne l'offre d'un sauf-conduit et la remise effective d'un sauf-conduit valable dans la suite et l'éloignement de son navire hors des eaux territoriales égyptiennes, exactement comme furent traités les capitaines du *Pindos* et du *Helgoland*. Il se conduisit de la même

manière et pour les mêmes raisons. Le *Rostock* fut capturé par le *Warrior*, le 15 octobre et condamné comme prise le 17 février 1915.

Les réclamants dans leur demande se sont, dans chaque cas, expressément appuyés sur les mêmes moyens de défense, savoir : 1° le bénéfice de la Convention VI de La Haye de 1907, articles 1er et 2e ; 2° le bénéfice de l'article 4 de la Convention du Canal de Suez de 1888 confirmée par l'article 6 de l'accord franco-anglais de 1904 ; 3° l'invalidité formelle et l'inefficacité pratique des saufs-conduits qui furent offerts par les autorités égyptiennes; 4° des considérations d'équité et de justice naturelle se rattachant aux circonstances dans lesquelles les navires furent chassés des eaux égyptiennes.

Le premier point a été suffisamment examiné par Leurs Seigneuries dans l'affaire du *Gutenfels* (1) et le troisième dans l'affaire de l'*Achaia* (2). Du second, tout ce qu'il importe de dire est ceci : Quelles que soient les questions qui puissent être soulevées en ce qui concerne les parties auxquelles et entre lesquelles la Convention du Canal de Suez de 1888 est applicable et en ce qui concerne l'interprétation de ses articles, une chose est nette : c'est que la Convention n'est pas applicable à des navires qui se servent de Port-Saïd non dans le but de traverser le Canal de Suez ou comme un de ses ports d'accès, mais comme d'un port neutre dans lequel ils s'enferment pour un temps indéterminé afin de mettre en échec les droits de capture des belligérants, après avoir abandonné toute intention qu'ils peuvent avoir eue de se servir du port comme d'un port d'accès en rapport avec le transit à travers le Canal. Ceux qui ont la responsabilité des navires agirent ainsi délibérement et le firent avant le 14 août. Les capitaines semblent, comme il n'était que naturel, s'être entendus et avoir agi de concert. Dans le cas du *Helgoland*, ses propriétaires à Brême, sans aucun doute personnes bien informées, dès le jeudi 30 juillet 1914, sinon plus tôt, étaient si sûrs, bien qu'aucun ultimatum n'ait alors été envoyé, que l'Allemagne serait sous peu en guerre et que l'Angleterre et l'Egypte seraient neutres, qu'ils ordonnèrent à son capitaine de rester à Port-Saïd au lieu d'essayer de gagner un port turc, grec, italien ou autrichien. Ce n'est pas une mince responsabilité que de faire stopper un navire de plus de 5.000 tonnes avec toute sa cargaison au beau milieu d'un voyage, pour une durée indéterminée et ainsi de mettre en danger des assurances tant sur le navire que la cargaison, d'encourir de fortes dépenses et probablement de grosses réclamations de la part des propriétaires de la cargaison; néanmoins, cette responsabilité fut prise. Leurs Seigneuries sont d'avis que les preuves fournies justifient amplement la décision de la Cour des Prises dans chaque affaire, que les bateaux se servaient de Port-Saïd simplement comme d'un port de refuge et par suite sans aucun droit au privilège résultant de la Convention du Canal de Suez de 1888. Par suite, leur expulsion par les autorités égyptiennes, lorsqu'il fut devenu évident qu'ils ne partiraient pas d'eux-

(1) Voy. *suprà*, t. II, p. 68 et s.
(2) Voy. *suprà*, t. II, p. 73 et s.

mêmes, n'apporte aucune réponse à la réclamation au point de vue de la justice naturelle, de l'équité ou du droit.

A raison de leur décision commune de rester, aucune distinction ne peut être faite entre les navires qui se sont servis du Canal et le *Pindos* qui n'eut jamais l'intention de s'en servir. Le 14 août, ils ont tous été sujets à capture et confiscation et aucune circonstance existant alors ou survenant ultérieurement ne leur a enlevé ce caractère. La question générale des dépens a été traitée dans l'affaire du *Zamora* (1). Leurs Seigneuries conseilleront humblement à Sa Majesté de rejeter l'appel dans ces trois affaires avec les dépens.

Les décisions seront toutefois modifiées dans chaque affaire de façon à porter : « ...et comme tel ou à un autre titre sujet à confiscation, et condamne le dit navire comme prise bonne et régulière saisie pour le compte de la Couronne... », et pour le reste elle devrait être en la forme d'une décision rendue sur appel.

Du 13 avril 1916. — Comité judiciaire du Conseil Privé. — Lord Parker, Lord Sumner, Lord Parmoor, Lord Wrenburg, Sir Samuel Evans. — Avocats : Pritchard et fils, Clarkson et Cie, Waltons et Cie pour les appelants ; le Solicitor du Trésor pour l'intimé.

105

Comité judiciaire du Conseil Privé, 13 avril 1916

COMMERCE AVEC L'ENNEMI, SUJET ALLIÉ, CONFISCATION, REPRÉSENTANT DE L'ENNEMI DANS LE ROYAUME UNI, PREUVE CONTRAIRE, INTENTION, SAISIE POSTÉRIEURE A L'ACCOMPLISSEMENT DU DÉLIT.

L'expédition, après l'ouverture de la guerre et en connaissance de celle-ci, par un sujet allié, de marchandises à livrer selon les ordres d'une maison ennemie et au profit de celle-ci, constitue un fait de commerce avec l'ennemi et expose les marchandises à confiscation ;

Le commerce avec l'ennemi est interdit, même s'il se fait par l'entremise d'un représentant de cet ennemi dans le Royaume-Uni ;

Lorsque des marchandises ont été expédiées pour faire l'objet d'opérations commerciales avec l'ennemi, il incombe aux réclamants de prouver les faits subséquents de nature à faire échapper ces marchandises à la confiscation et ces faits doivent se référer aux marchandises elles-mêmes, des déclarations d'intentions, des négociations en vue de vente ou le changement de port de livraison n'étant pas suffisants à cet égard ;

---

(1) Voy. *suprà*, t. II, p. 75 et s.

La confiscation de marchandises pour commerce avec l'ennemi est possible même si la saisie est postérieure à l'accomplissement du délit.

(Navire grec *Panariellos* [cargaison])

Appel contre une décision de Sir Samuel Evans condamnant, pour commerce avec l'ennemi, 1.020 tonnes de plomb argentifère appartenant à la Compagnie française des Mines du Laurium. Sir Robert Finlay fait valoir pour la Compagnie appelante que, pour qu'il y ait condamnation du chef de commerce avec l'ennemi, il faut que ce commerce ait été contemporain de la saisie et que, dans l'espèce, ce commerce avait cessé à cette date. Le Solicitor General répond que la Compagnie a continué le chargement après la déclaration de guerre, en vue d'exécuter son contrat avec l'ennemi, que la cargaison reste sujette à confiscation tant qu'elle est à bord et que la saisie a effet rétroactif.

Lord Sumner :

Les demandeurs font ici appel d'une décision (1) condamnant, pour commerce avec l'ennemi, 1.020 tonnes de plomb argentifère provenant du vapeur *Panariellos*. Ils soulèvent des questions dont il a été peu, sinon pas du tout, fait état en première instance. C'est ce qui explique pourquoi les preuves, qui seraient ici si nécessaires, ont été en première instance administrées en trop petit nombre ou ne l'ont pas été du tout, bien que souvent les demandeurs les aient eues en leur possession. Les appelants acceptent maintenant bien des choses qu'il contestaient auparavant et soulèvent devant Leurs Seigneuries, des questions qui doivent être résolues au moyen de documents insuffisants et vagues. Il se peut qu'ils subissent les inconvénients de la méthode qu'ils ont suivie.

Le 11 août 1914, le vapeur grec *Panariellos* partit d'Ergasteria à destination de la Belgique et du Royaume-Uni avec une cargaison de minerai appartenant à l'appelant, la Compagnie française des Mines du Laurium. La cargaison consistait en environ 1.020 tonnes de plomb, arrimées au fond du navire, ainsi qu'en environ 3.500 tonnes de calamine et 600 de speiss placées au-dessus du plomb. Il y avait trois connaissements : un pour la cargaison en entier, un pour la moitié du plomb, un autre pour l'autre moitié. Chaque connaissement spécifiait que la cargaison à qui il correspondait était à destination de l'appelant lui-même. Le plomb était livrable à Newcastle ; le connaissement pour la cargaison en entier la rendait livrable à Anvers et Newcastle, mais, quoi qu'il en soit, la calamine devait en fait être déchargée à Anvers. Les connaissements s'annexaient à une charte-partie, en date du 18 juillet 1914, pour Anvers et la Tyne en aval des ponts. Elle donnait un droit de rétention pour garantir le fret et les surestaries.

Le chargement de la cargaison commença le 29 juillet 1914 et finit le le 10 août. La Compagnie appelante dont le siège social est à Paris, avec un bureau à Laurium où elle exploite des mines, n'a pas contesté qu'elle fut informée en temps utile de l'ouverture de la guerre entre la Grande-

(1) Voy. *suprà*, t. I, p. 209 et s.

Bretagne, la France et l'Allemagne. L'appelant était depuis longtemps en relations commerciales avec la maison Beer, Sondheimer et Cie, de Francfort-sur-le-Mein, qui faisait le commerce des minerais métalliques. Des contrats en cours existaient entre eux, en vertu desquels Beer, Sondheimer et Cie envoyaient des cargaisons de galène de Tunis à Ergasteria, où l'appelant les traitait et réexpédiait le minerai de plomb en provenant ainsi qu'il était convenu avec ses clients allemands. En la forme, c'était pour l'appelant des achats de galène à Beer, Sondheimer et Cie et des ventes à ceux-ci du plomb qui en était extrait. Comme ces opérations se succédaient régulièrement, il y avait entre les parties un compte-courant dont le solde était en faveur de l'appelant. C'est de cette façon que fut effectuée l'expédition du minerai de plomb en question. On s'entend pour reconnaître dans les débats en cours que le plomb appartenait encore à la Compagnie appelante à toutes les périodes qui nous intéressent. A un moment donné, Beer, Sondheimer et Cie l'avaient revendiqué comme propriétaires, mais ils y renoncèrent et il n'est pas besoin de rechercher davantage la propriété de la cargaison.

Aussitôt qu'éclata la guerre, Beer, Sondheimer et Cie s'efforcèrent d'entrer en possession des connaissements. Les communications étant suspendues entre Francfort et Paris, ils télégraphièrent aux bureaux de l'appelant à Ergasteria le 4 août, ou même avant, pour que l'on envoyât les connaissements directement à Beer, Sondheimer et Cie, de Londres, et demandèrent que l'appelant chargeât sa maison de Paris de transmettre ces instructions à leur firme à Londres. L'appelant transmit ces instructions, mais à ce moment aucun connaissement n'avait été signé et l'on ne fit rien de plus.

La firme Beer, Sondheimer et Cie à Londres se composait d'une seule personne, un allemand du nom d'Emile Beer. Avait-il d'autres fonctions que celles d'agent à Londres de Beer, Sondheimer et Cie, de Francfort, rien ne le démontre. En tout cas, sa firme à Londres était le seul agent de la firme francfortoise et, comme on le qualifie d' « associé » de la firme francfortoise, il est à présumer que cette firme comprenait d'autres membres. Les firmes de Francfort et de Londres étaient distinctes, mais en relations étroites l'une avec l'autre. Le 31 août, la maison de Londres, alors confiée à un commis autrichien, nommé Weissberger, s'enquit auprès des bureaux de la Compagnie appelante à Paris, de l'endroit où étaient les connaissements; le secrétaire général de la Compagnie appelante répondit qu'ils n'étaient pas encore à sa disposition, mais qu'ils lui seraient transmis conformément aux instructions de la maison de Francfort. Le 22 août l' « administrateur délégué » de la Compagnie appelante, M. le baron Jules de Catelin était à Londres et vit Herr Weissberger qui, jusqu'alors, n'avait point été gêné dans son commerce par les autorités. On convint verbalement que si l'envoi de plomb était reçu par la maison de Londres, un règlement de comptes complet s'ensuivrait. Cet arrangement causa beaucoup d'anxiété au baron de Catelin dès ce moment et un peu plus tard, et, autant que les preuves fournies permettent de s'en rendre compte, l'appelant aurait été dans une situation très sensiblement meilleure s'il avait pu obtenir un

réglement définitif de comptes contre remise des connaissements concernant le plomb, plutôt que de prendre lui-même livraison du plomb qui faisait l'objet des connaissements et de le vendre après avoir payé le fret, les surestaries et les frais de magasinage.

Le 25 août, le secrétaire général de la compagnie appelante envoya de Paris à Beer, Sondheimer et Cie de Londres, les deux connaissements concernant le plomb, conformément à la promesse contenue dans sa lettre du 21 août. Il donnait à entendre qu'il les endossait tous les deux par procuration de l'administrateur délégué, mais par suite d'un hasard un seul endossement fut signé par le secrétaire. Le baron de Catelin affirma que le secrétaire n'avait en aucune façon pouvoir de transmettre par endossement les biens appartenant à la compagnie appelante; mais on n'a pas la preuve que le secrétaire ait été désavoué, ni que l'administrateur ait ou non été lui-même présent à Paris ce jour-là. Le savant Président qui siégeait dans la juridiction des prises de première instance s'est expressément refusé à accepter la déclaration d'après laquelle le secrétaire, en écrivant la lettre où il annonçait l'envoi des connaissements, avait outrepassé ses pouvoirs; il a déclaré que les preuves fournies l'amenaient à admettre que cette lettre était un acte commercial courant. Il est probable que, dans sa pensée, cette observation s'applique également à l'endossement par le secrétaire d'un des connaissements. En fait, ces connaissements ne parvinrent pas à Beer, Sondheimer et Cie de Londres car, le 25 août, leurs bureaux furent fermés et leurs papiers saisis par ordre du Ministre de l'Intérieur. Le baron de Catelin en fut rapidement informé. Il cessa toute correspondance avec Beer, Sondheimer et Cie.

Le 26 août, le *Panariellos* arriva dans les Downs. On pouvait déjà se demander s'il était sage de faire route sur Anvers pour y livrer la calamine et le capitaine demanda des instructions. Pour la cargaison placée à la partie supérieure de la cale, il fallait faire quelque chose. Le plomb, qui était placé sous la calamine, était une matière moins pressante. Ce jour-là, le baron de Catelin était à Londres et, bien qu'après le 22 août il ait été absolument incapable de préciser les dates dans son témoignage, les documents produits montrent suffisamment qu'il se rendit à Swansea où il vendit une partie de la calamine livrable en cette ville à provenir du navire, puis qu'il retourna à Paris. Là, il constata que sa compagnie avait encore le connaissement général concernant à la fois la calamine, le speiss et le plomb et qu'ainsi il se trouvait à même de demander la livraison de toute la cargaison à Swansea si le navire s'y rendait pour y rompre charge. Il retourna probablement à Londres le 29 août au plus tard et là continua à essayer de vendre directement à MM. Enthoven ou par leur intermédiaire le plomb livrable à Swansea ou ailleurs. On ne voit pas quand ces pourparlers prirent fin. Cela dura certainement quelque temps. L'affaire n'était évidemment pas conclue le 31 août, date à laquelle le baron de Catelin, dans une lettre qu'il écrivait à nouveau de Paris, envisageait la possibilité de revendications par Beer, Sondheimer et Cie de Londres ou par le Gouvernement de Sa Majesté, d'une partie de ce plomb, en leur qualité de

porteurs des connaissements, et insistait pour que, dans ce cas, on se mît en devoir de solder le compte de Beer, Sondheimer et Cie. Le 1er septembre, la compagnie appelante télégraphia à ses agents à Londres, MM. Walford, qu'elle acceptait le déroutement du *Panariellos* sur Swansea, que le plomb, le speiss et le reliquat non vendu de la calamine devaient être mis à l'entrepôt et qu'elle envoyait le connaissement général à Londres par exprès. D'après cela, il semblerait que les propriétaires du *Panariellos*, bien qu'ayant le droit, en vertu de la charte-partie, d'insister pour se rendre à Anvers et Newcastle, demandaient la désignation de ports plus sûrs et qu'on tomba d'accord pour y substituer Swansea, sans autre modification aux clauses de la charte-partie. Le *Panariellos* quitta Deal le 3 septembre, et MM. Walford donnèrent à leurs agents à Swansea, les 4 et 5 septembre, conformément au télégramme de la compagnie appelante en date du 1er septembre, des instructions pour la mise à l'entrepôt du plomb « pour notre compte ». Ils montrèrent clairement que le principal souci de leur client, en ce qui concernait le plomb, était que sa revendication sur Beer, Sondheimer et Cie primât toute autre revendication faite au moyen d'un connaissement quelconque.

Il est très improbable que la Compagnie appelante aurait ainsi fait décharger et entreposer le plomb à ses frais si une vente avait déjà été conclue avec MM.Enthoven ou par leur entremise.Aucun document prouvant une telle vente et antérieur au 24 septembre n'a été produit. Le *Panariellos* arriva à Swansea le 7 septembre et le receveur des douanes lui donna, dès son arrivée, avis de la saisie du plomb. Ce plomb fut enfin déchargé dans les entrepôts du Swansea Harbour Trust et des taxes de magasinage furent dues. Le déchargement du plomb prit évidemment beaucoup de temps et le navire eut trois jours de surestaries, mais on ignore les dates du commencement et de l'achèvement du déchargement. En définitive, le plomb semble avoir été vendu par le baron de Catelin, le 24 septembre, pour être livré à des acheteurs de Newcastle-sur-Tyne, mais cette vente fut par la suite annulée. Le 25 septembre, le plomb fut saisi dans les formes à titre de prise par le receveur des douanes de Swansea; il fut ensuite vendu et le produit de la vente, soit environ 16.000 livres, versé à la Cour.

Les principes généraux en vertu desquels le commerce avec l'ennemi est interdit aux sujets de Sa Majesté et de ses alliés ou aux ayant-droit de ces sujets sont bien établis et il est inutile de les exposer à nouveau. De copieuses citations des autorités en la matière se trouvent dans le jugement, savant et développé, de la Cour inférieure. Devant Leurs Seigneuries, on a peu ou point insisté sur des points sur lesquels on s'était beaucoup appuyé en première instance, à savoir que l'administrateur délégué de la compagnie n'avait nullement eu l'intention de contrevenir à la loi et croyait avoir agi légitimement puisque les bureaux de Beer, Sondheimer et Cie n'avaient pas encore été fermés; que dans cette procédure, une compagnie française était en meilleure posture qu'une compagnie anglaise et que, dans cette affaire, les opérations ne présentaient, en aucune manière, un caractère « commercial » au sens technique du mot. De l'avis de Leurs

Seigneuries, il suffit de dire que ces allégations ne servaient point la cause de l'appelant.

Les questions qu'il est nécessaire d'examiner sont : primo, le point de savoir si, à un moment quelconque, les marchandises condamnées ont servi à commercer avec l'ennemi ; et secundo, celui de savoir si ce commerce n'avait pas pris fin avant la saisie en sorte que les marchandises ne seraient plus susceptibles de condamnation.

De l'avis de Leurs Seigneuries, l'expédition d'Ergasteria de minerai destiné à être livré conformément aux instructions de Beer, Sondheimer et Cie de Francfort, et à leur profit, comprenait ces marchandises dans une transaction interdite avec l'ennemi. L'expédition de marchandises à un port ennemi et le transfert de leur propriété à un ennemi en cours de transport, bien que circonstances communes dans les précédents rapportés, ne constituent pas des éléments essentiels du commerce prohibé. La destination géographique, à elle seule, ne constitue pas un critérium. Les transactions avec un sujet ennemi résidant en pays ennemi, sont interdites, même si elles ont lieu par l'entremise du représentant de cet ennemi dans le Royaume-Uni. Le développement des communications, la complexité croissante des transactions commerciales et la multiplication des facilités qu'a l'ennemi de faire des opérations sur les marchandises, même à grande distance du pays ennemi, constituent, dans le développement du commerce moderne, des incidents auxquels les règles légales doivent être adaptées dans leur application. Ils ne peuvent, par eux-mêmes, servir à faire échec à l'application d'un principe établi. Dans la présente affaire, il est vrai, les chargeurs, lors de l'expédition, gardèrent les titres de propriété sur les marchandises et le droit d'en disposer; le minerai de plomb expédié devait être déchargé dans un port anglais; en fait le réceptionnaire du minerai choisi par les acheteurs ennemis était une firme opérant à Londres où demeurait son directeur qui n'était point autorisé à faire le commerce, mais dont on tolérait, en un certain sens, les agissements puisque, pendant quelques jours, les locaux commerciaux qu'il occupait, ne furent pas officiellement fermés. A vrai dire, cet agent fut informé par le Ministère du Commerce (nous ne savons à quel titre, à supposer qu'il y en eut un) qu'il n'avait pas besoin d'autorisation. Mais cet avis fut donné sur l'observation expresse faite par lui que son intention était de commercer seulement dans le Royaume-Uni ou avec les pays alliés ou neutres. Il s'ensuit que cette réponse officielle n'avait ni rapport avec les opérations faites sur ce minerai, ni effet sur elles ; ces opérations, si Beer, Sondheimer et Cie y participèrent dans la moindre mesure, constitueraient en effet, de façon évidente, des transactions pour le compte de Beer, Sondheimer et Cie de Francfort. Ces circonstances ne font pas échapper l'affaire à la règle.

Leurs Seigneuries étant d'avis que le minerai était ainsi expédié pour faire l'objet d'opérations commerciales avec l'ennemi, il incombe aux demandeurs d'établir que, par la suite, il se produisit tels faits ou qu'on suivit telle voie de nature à rendre le minerai insusceptible de confiscation.

L'affidavit du receveur des douanes à Swansea déclare : « Le dit navire arriva à Swansea, le 7 septembre dernier, ayant à bord les dites marchandises... qui furent retenues pour la durée de l'enquête faite sur la question de leur propriété et furent en définitive saisies par moi comme prise le 25 septembre dernier ». C'est seulement en appel devant cette Cour que, semble-t-il, on a pour la première fois soulevé la question qui a rendu nécessaire une enquête sur les démarches exactes entreprises ou les formalités exactes observées à Swansea, le 7 septembre. Aussi Leurs Seigneuries supposent que le receveur, comme c'était son devoir en la circonstance, prit sous sa garde effective le minerai aussitôt après l'arrivée du navire et avant la fin du voyage. Dès lors que le minerai était effectivement mis en magasin, il cessait d'être à la disposition des expéditeurs ou de leurs agents et ne pouvait plus matériellement fair el'objet de transactions en leur nom. S'il en est ainsi, c'est à la date du 7 septembre qu'il faut se reporter. Lorsque, dans l'intérêt commun du propriétaire des marchandises et de la Couronne, un délai raisonnable est indispensable pour mener à bien l'enquête et les délibérations nécessaires, pour éviter les retards, les procès et les frais, il se peut que la saisie pour une telle période, sans confiscation subséquente, soit un incident normal dans l'exercice régulier des droits donnés au capteur par le droit des prises et ne soit pas en contradiction avec les règles instituées pour la procédure en Cour des Prises. Il se peut également que le meilleur parti à prendre en l'occurence soit de considérer la détention, quand elle aboutit à la saisie, comme ne faisant qu'un avec celle-ci, et d'admettre que la saisie commence provisoirement avec le premier acte de détention, encore que le caractère définitif de cette détention ne puisse alors être connu. Il n'est pas nécessaire de trancher cette question quelque peu théorique, car il est évident qu'après le 7 septembre les demandeurs ne disposaient pas et ne pouvaient disposer du minerai lui-même, et, comme la procédure pour la confiscation de ce minerai est une procédure *in rem*, il faut pour donner à cette affaire tout son caractère de commerce prohibé qu'il y ait quelque opération concernant les marchandises elles-mêmes, opération qui, en fait, consiste dans le chargement et l'expédition de ces marchandises à Ergasteria pour se conformer aux instructions de Beer, Sondheimer et Cie de Francfort. A cet effet, de simples déclarations personnelles d'intention ou des négociations ou même des contrats se référant à elles ne sauraient suffire. La prétention de l'appelant qu'au moment de la saisie tout commerce avec l'ennemi avait cessé et que l'appelant vendait le plomb pour son propre compte, n'est qu'une pétition de principe.

On peut dire que la Compagnie française n'a eu rapport avec les marchandises qu'en les envoyant à Swansea et en conservant le contrôle au moyen de connaissements tirés à son ordre, sauf l'effet de l'endossement de fait et de la remise d'un connaissement partiel. Dans les circonstances de la cause, le changement du port de livraison ne constitue certainement pas un abandon de l'ancien voyage et le fait d'en entreprendre un nouveau. Ce ne fut point un exercice de la propriété sur les marchandises de nature

à changer leur caractère, mais ce fut surtout pour satisfaire à la demande du capitaine et assurer la sécurité du navire qu'on substitua un port du canal de Bristol à un port de la côte Nord-Est. Si le minerai était destiné à être livré à l'ennemi et approprié par lui, cette substitution n'affecte pas la marchandise. En outre, le 4 septembre, le réclamant, dans ses lettres et dans celles de ses agents, envisageait encore la possibilité de livrer, tout au moins une partie du minerai, dans des conditions telles qu'il pourrait prétendre avec succès conserver la propriété du minerai jusqu'au règlement final du compte de Beer, Sondheimer et Cie de Francfort. Jusqu'au 7 septembre, c'est tout ce que l'on constate, sauf des pourparlers pour la vente éventuelle du plomb au cas où l'on trouverait de nouveaux acheteurs, et il n'est certainement pas démontré, ni même probable, que ces négociations aient été menées à conclusion avant la date critique.

Leurs Seigneuries estiment qu'en ce qui concerne ces faits la compagnie appelante n'a pas réussi à s'acquitter de l'obligation qui lui incombait de démontrer que les transactions commerciales avec l'ennemi relativement au minerai avaient été abandonnées à temps. Il ne suffit pas de faire preuve d'un simple repentir ou d'un changement d'intention, sans rapport avec la *res.* Il doit y avoir quelque chose qui empêche la réalisation, avec les marchandises, de la spéculation interdite. Jusqu'au 7 septembre, les intentions même du baron de Catelin sont obscures et sont évidemment mal arrêtées; après cette date, il faut observer qu'en prévision de l'action de la Couronne ce sont des intentions d'éviter, si possible, les conséquences de ce qui avait été fait jusque-là plutôt que d'abandonner un commerce financièrement avantageux pour la compagnie, encore qu'exposé aux hasards inhérents au commerce avec l'ennemi. Bref, ce qu'il fit après le 7 septembre, ce fut de rectifier sa façon d'agir plutôt que de changer ses déterminations. Aussi une partie de l'argumentation de la compagnie appelante manque-t-elle son effet. Elle a cité des précédents pour démontrer qu'à moins d'être saisies *in delicto* les marchandises sont libres et que son délit, à supposer qu'elle en eût commis un, n'existait plus quand le *Panariellos* arriva au dock de Swansea. Ces précédents, du reste, concernaient des marchandises neutres saisies pour transgression d'un blocus ou comme contrebande de guerre. Ils diffèrent de la présente affaire sur un point important. Le commerce maritime de la contrebande et la rupture de blocus sont des actes de neutres que les belligérants sont en droit de prévenir. Le commerce avec l'ennemi de la part d'un de ses sujets ou des sujets de ses alliés est un acte que le souverain belligérant a le droit d'interdire. Dire que si un neutre s'engage dans des entreprises qui lui sont permises, tout en étant faites à ses risques et périls, ses marchandises ne sont sujettes à confiscation que si elles sont saisies *in delicto* n'autorise pas à soutenir que si un sujet engage ses biens dans des entreprises qui lui sont interdites et qui sont illégales, ces biens ne peuvent être frappés de la peine de la confiscation même s'ils sont saisis après que le délit lui-même a pris fin. Il est inutile de développer davantage cette question, aucun précédent applicable au commerce avec l'ennemi n'ayant été fourni.

Le savant président dans son jugement disait que : « le baron de Catelin s'est défendu d'avoir eu l'intention de faire quoi que ce soit qui pût procurer aide à l'ennemi ou porter préjudice à ce pays » et il admettait ce désaveu. Leurs Seigneuries en font de même et reconnaissent en outre que le baron de Catelin trouva la compagnie dont il était membre engagée dans des difficultés financières d'importance considérable et dont il n'était pas commode de sortir sans pertes, et que probablement il désirait seulement protéger les intérêts de la compagnie d'une manière qui lui semblait n'avoir rien d'illégal ou de repréhensible. Ce sont là, pourtant, des considérations qui, malgré leur poids, ne peuvent s'adresser qu'à la clémence de la Couronne. Elles ne peuvent affecter le jugement qu'une Cour des Prises, appliquant strictement la règle universelle telle qu'elle existe, est obligée de prononcer dans la grave affaire que constitue le commerce avec l'ennemi.

En conséquence Leurs Seigneuries conseilleront humblement à Sa Majesté de rejeter cet appel, mais comme le Procureur général n'a fait aucune proposition sur les dépens, de rejeter cet appel, sans dépens.

Du 13 avril 1916. — Comité judiciaire du Conseil Privé. — Lord Parker, Lord Sumner, Lord Parmoor, Lord Wrenbury, Sir Arthur Channell. — Avocats: Rehder et Higgs pour les appelants ; le Solicitor du Trésor pour les intimés.

106

Cour des Prises de S. M. Britannique pour l'Egypte (siégeant à Alexandrie) 13 avril 1916

DOMICILE CIVIL, DOMICILE COMMERCIAL, SUJET ALLEMAND, AUSTRALIE, CARACTÈRE ENNEMI DES MARCHANDISES, RELAXE.

Le droit des prises connaît un domicile commercial, différent du domicile civil, résultant du fait de résider et commercer dans un pays ;

Un sujet allemand, résidant depuis sept ou huit ans en Australie où il exerce un commerce, y possède un domicile commercial sans qu'il y ait lieu de s'arrêter au fait qu'au cours des hostilités il a été interné ;

Et, en conséquence, des marchandises lui appartenant doivent être relaxées.

(Navire *Annaberg* [cargaison])

Castor, président :

Dans la présente affaire le demandeur, Knauf, est un allemand qui, avant l'ouverture des hostilités, résidait et commerçait en Australie et qui est maintenant interné dans ce pays. S'il eût été sujet britannique, le Procureur aurait libéré ses marchandises, mais, comme c'est un ennemi, la Couronne soutient que, sauf s'il peut démontrer qu'il n'a point de domicile en Allemagne, ses biens doivent être condamnés.

J'estime que cette prétention repose sur une certaine confusion des idées quant au sens du mot domicile. Le mot est un terme technique en droit anglais. Il est des cas où il est nécessaire de déterminer le pays ou un homme a ou est supposé avoir son établissement permanent et ce pays nous l'appelons son domicile. Ce peut être un domicile d'élection car il est loisible à chacun de choisir sa propre demeure. Ou ce peut être un domicile d'origine; mais, en tout cas, on doit avoir un domicile. Ce domicile que pour les facilités de l'exposition j'appellerai, à l'exemple de Dicey, domicile civil, est fondé sur l'intention. Il est généralement accompagné de la résidence, mais la résidence à elle seule ne constitue pas le domicile civil. Etablir quel est ce domicile n'est pas toujours chose aisée; mais je n'ai pas à m'étendre sur les modes de preuve et les présomptions qu'emploie la loi pour trancher la question ni sur les difficultés qui accompagnent de telles enquêtes.

Tout à fait à part de son domicile civil, le droit des prises reconnaît un autre lien que peut avoir un homme avec un pays en y faisant le commerce. Pour cette relation on emploie habituellement le terme de domicile « commercial » ou « de commerce ». Ici, l'intention ne joue qu'un rôle secondaire. Habituellement l'intention de commercer résulte avec évidence des circontances et ce n'est que rarement que ces questions d'intention ont besoin d'être tranchées comme ce fut le cas devant la Cour dans l'affaire du *Harmony* (2 C. Rob. 322; 1 Eng. P. C. 241). Le domicile commercial est comme un ample manteau qu'on revêt facilement et dont on se défait aussi aisément. Il s'acquiert par le seul fait de résider et de commercer dans un pays. Il se perd dès qu'on abandonne sa résidence et son commerce. C'est une création des circonstances plutôt que de l'intention. Ceci est tellement vrai qu'il est fort possible d'avoir un domicile civil dans un pays et en même temps de posséder un domicile commercial ailleurs. La résidence, qui n'est pas essentielle à la conception du domicile civil, est un élément essentiel pour constituer un domicile commercial, en employant ce terme dans le sens qu'on lui attribue généralement dans les recueils de textes. Mais la résidence doit, je pense, être d'un caractère semi-permanent.

On doit distinguer nettement le commerçant ennemi qui réside et fait des affaires dans son propre pays, mais a en même temps une maison de commerce en pays étranger, et son concitoyen qui, sans avoir l'intention de changer de nationalité ou de domicile civil, s'établit dans le même pays étranger et y commerce en personne. Ce dernier acquiert un domicile commercial; le premier n'en acquiert pas. La distinction est d'importance capitale en droit des prises, car dans le premier cas les marchandises du commerçant ennemi, même si elles ne concernent que sa succursale à l'étranger, sont susceptibles de condamnation, tandis que celles appartenant au commerçant ennemi résidant effectivement dans le même pays seront restituées. On peut justifier la distinction par le motif que dans un cas les bénéfices de l'affaire seront vraisemblablement transmis hors du pays, tandis que dans l'autre il y a toutes chances qu'ils soient dépensés sur place. Mais quelle qu'en soit la raison, la règle semble être bien établie.

L'affaire du *Harmony* (2 C. Rob. 322 ; 1 Eng. P. C. 241) donne un exemple de la distinction. C'était l'inverse de la présente affaire, M. Murray s'efforçait de démontrer qu'il s'était comporté en France comme un agent de sa firme neutre d'Amérique, de façon à donner un caractère neutre à ses actes de commerce. Il perdit son affaire et fut considéré, surtout en raison de sa résidence prolongée en France, comme ayant acquis le caractère de « commerçant résidant en France » et non pas comme étant simplement un commerçant neutre « en » France, ou, en d'autres termes, il fut considéré comme ayant acquis un domicile commercial en France.

Pour conférer ce domicile, j'estime que la résidence doit être plus que temporaire. Tel est le principe que je déduis de l'affaire du *Harmony* et du contenu de la décision de Lord Stowell dans l'affaire de *l'Indian Chief* (3 C. Rob. 12 ; 1 Eng. P. C. 251), principe qui, à mon avis, n'est pas affecté par la décision rendue dans l'affaire du *Jonge Klassina* [1804] (5 C. Rob. 297; 1 Eng. P. C. 485), laquelle, à première vue, peut sembler le contredire. Les circonstances dans cette dernière affaire étaient particulières. Un nommé Ravie, qui n'était pas sujet britannique mais qui semble avoir fait en Angleterre un commerce d'importance considérable et y avoir résidé habituellement, obtint une licence pour importer des marchandises de Hollande, alors pays ennemi. Il se rendit lui-même en Hollande pour expédier ses marchandises et Lord Stowell admit que ses opérations s'analysaient en une exportation de marchandises de Hollande à titre de commerçant de ce pays et que de telles opérations n'étaient pas protégées par sa licence : au cours de son jugement, Lord Stowell disait : « Un homme peut avoir des entreprises commerciales dans deux pays et, s'il agit comme commerçant des deux pays, il doit être susceptible d'être considéré comme ressortissant des deux relativement aux opérations qui ont respectivement leur origine dans ces pays. » On dit parfois que cela revient à déclarer qu'une résidence temporaire quelconque, pour des fins commerciales, confère un domicile commercial et qu'un homme peut avoir simultanément deux domiciles de ce genre. Moi-même, dans l'affaire de *l'American Trading C°*, je me suis permis de conjecturer que, peut-être, un domicile commercial était indépendant de la résidence. Mais j'en suis arrivé à la conclusion que la résidence est essentielle et qu'elle doit être effective. Car, bien que Lord Stowell, dans l'affaire du *Jonge Klassina* ait insisté sur le fait que M. Ravie se trouvait personnellement en Hollande quand la transaction fut effectuée et que sa présence ait pu imprimer à ses actes de commerce un caractère spécial qu'ils n'auraient point eu autrement, je suis convaincu que Sa Seigneurie n'avait pas voulu poser en fait que M. Ravie avait acquis en Hollande ce que de nos jours nous entendons par l'expression de domicile commercial.

Autant que je sache, ce terme ne fut jamais employé par Lord Stowell. Je crois que c'est une expression forgée à une date ultérieure qui exprime, sous une forme commode, l'idée d'un homme qui fait du commerce dans un pays et, suivant toute apparence, y vit de façon permanente. Il n'est pas douteux que Lord Stowell conçut pareille idée en bien des occasions quand

il parla d'un homme devenu de lui-même commerçant d'un pays. Mais, à mon sens, un domicile commercial doit consister en une résidence d'un caractère plus prolongé que l'apparition fugitive de M. Ravie en Hollande. A mon avis, le jugement de Lord Stowell s'analyse en une simple déclaration que, si un commerçant se rend en personne en pays ennemi et y dirige une opération commerciale, il doit être considéré, en ce qui concerne cette affaire, comme assumant tous les désavantages inhérents à la qualité de commerçant de ce pays. A supposer qu'un homme ait deux maisons de commerce dans deux pays et qu'il passe la moitié de l'année dans chacune d'elles ou qu'il fasse la navette de l'une à l'autre, la Cour pourrait très bien déclarer qu'il n'avait de domicile commercial nulle part et pourrait se refuser à lui accorder les avantages inhérents à ce domicile dans l'un et l'autre pays, tout en le laissant assujetti à tous les désagréments que comporte cette position dans les deux.

Appliquons les principes que j'ai énoncés aux faits qui nous sont soumis.

Les preuves produites dans la présente affaire consistent en deux affidavits déposés sous serment par M. Scott, le 15 décembre 1914 et le 8 février 1916. M. Scott est un des directeurs de la Commercial Banking C° Lim. de Sydney laquelle avança des fonds sur le présent chargement et qui paraît être la partie la plus intéressée au résultat de ces débats, bien qu'elle ne puisse faire aucune demande en son nom et puisse seulement être reconnue comme mandataire de Knauf qui est le propriétaire réel. M. Knauf est mentionné au paragraphe 10, à propos de certains connaissements, comme « R. Knauf, se livrant au susdit commerce à Sydney » et encore au paragraphe 12, à propos d'une procuration que l'on a prétendu à tort avoir été annexée à l'affidavit et que l'on déclare être une autorisation en faveur de la Compagnie de recevoir les marchandises.

J'apprends que le Procureur a accordé la relaxe d'autres envois dans lesquels la banque avait des intérêts, mais qu'il demanda des renseignements complémentaires sur Knauf; sur quoi M. Scott fit un second affidavit, d'où il résulte que cet individu est un sujet allemand, mais qu'à part une visite de durée indéterminée qu'il fit en Allemagne vers 1913, il a résidé à Sydney pendant ces huit ou neuf dernières années et a fait en Australie le commerce des fougères desséchées. Au moment où l'affidavit fut déposé sous serment, M. Knauf se trouvait interné, par ordre des autorités militaires, à quelque distance de Sydney, mais on ne nous dit pas combien de temps après l'ouverture des hostilités l'internement fut effectué. Le § 5 porte que le déposant n'ignorait aucune des circonstances en vertu desquelles on pourvait considérer Knauf comme résidant ou faisant du commerce en pays ennemi.

Cela, à mon sens, suffit pour établir que Knauf avait un domicile commercial britannique à l'ouverture des hostilités, domicile dont la Cour des Prises doit tenir compte; et le fait qu'il a été interné n'affecte pas ses droits à cet égard. Quelle aurait été sa situation s'il avait quitté le pays ou en avait été expulsé, il est inutile de l'examiner.

Nous n'avons aucune preuve relativement à son domicile civil; mais je

suis d'avis que la question du domicile civil n'a rien à voir en l'affaire et que, même si ce domicile était en Allemagne, il ne pourrait constituer une fin de non recevoir contre sa réclamation devant la Cour des Prises. Si l'on pouvait prouver qu'il avait une maison de commerce en Allemagne comme en Australie, il est possible qu'il perdrait le bénéfice de son domicile britannique. Je n'ai pas à trancher cette question. Rien n'indique qu'il possédait une telle maison et je ne vois aucune raison de faire une enquête complémentaire sur ce point.

Comme il est établi que Knauf a un domicile commercial britannique, ses marchandises se rattachant à son commerce en Australie prennent le caractère de marchandises britanniques et ne peuvent être condamnées. Telle est, à mon sens, la loi, et si désagréable que cela soit pour nos sentiments de restituer des biens à un ennemi, on peut fournir de bonnes raisons à l'appui de cette décison car, sans tenir compte de toutes les raisons d'humanité envers les particuliers, il est hors de doute que les marchandises et le commerce d'un individu profitent en premier lieu et principalement au pays où il réside et exerce son commerce, en sorte que même un sujet ennemi établi en territoire britannique profite à notre pays dans la mesure où il y exerce son commerce. Et la restitution des marchandises du commerçant n'est que le complément et la conséquence logique de la politique que nous suivons à l'égard d'un sujet ennemi résidant dans nos possessions. Nous ne dépouillons pas cet ennemi de ses biens. Même si nous estimons son internement nécessaire, nous ne le privons pas de sa propriété. Parfois, il est vrai, nous contrôlons son commerce en veillant à ce qu'il ne favorise pas les intérêts ennemis et parfois nous en exigeons la cessation ; mais la propriété est respectée et sera restituée à la fin des hostilités.

Dans la présente affaire, je ne suis pas très certain de la ligne de conduite que doit adopter la Cour des Prises car, si je ne puis condamner les marchandises, je ne me tiens pas pour obligé de les restituer sans conditions à un sujet ennemi, surtout lorsque je sais qu'il a été interné. Il se peut que le Gouvernement de la Nouvelle-Galles du Sud ait chargé quelqu'un du soin de gérer ou de fermer la maison de commerce de M. Knauf, et en tout cas j'estime que le Gouvernement doit être consulté avant que je règle la question de ces marchandises. Une ordonnance prescrivant leur mise en vente a déjà été rendue, je propose que le produit de la vente soit porté à un compte spécial, dans les livres de la Cour, sous ce titre : « Compte de R. Knauf, sujet ennemi résidant en territoire britannique, sous réserve de la réclamation de la Couronne à l'effet d'administrer les fonds et de la réclamation de la Commercial Banking Company of Sydney Limited, agissant en qualité de créancier gagiste. »

En donnant ce titre au compte, je n'entends pas décider que la banque est en droit de se faire payer sur ce compte, mais je ne vois aucune raison pour laquelle l'accès de la Cour lui serait encore interdit car, bien que sa demande en qualité de créancier gagiste ne puisse pas être examinée dans une affaire de prise entre le propriétaire et la Couronne,

cette objection perd toute sa valeur maintenant que la Cour s'est prononcée en faveur de M. Knauf; et, en portant les fonds à ce compte spécial, je donne à tous intéressés la faculté de réclamer leur paiement.

Du 13 avril 1916. — Cour des Prises de S. M. Britannique pour l'Egypte. — Cator, Président. — Avocat : A.S. Preston, Procureur de Sa Majesté, pour la Couronne; A. Alexander pour les réclamants.

107

Comité judiciaire du Conseil Privé, 14 avril 1916

NAVIRE DE COMMERCE ENNEMI ENTRÉ DANS UN PORT DANS L'IGNORANCE DE L'OUVERTURE DES HOSTILITÉS, PORT ÉGYPTIEN, CONVENTION VI DE LA HAYE DE 1907, SAUF-CONDUIT, CONDITIONS RAISONNABLES, FORCE MAJEURE.

Un sauf-conduit offert en exécution de l'article 1er de la Convention VI de La Haye de 1907, à un navire de commerce ennemi entré dans un port égyptien après l'ouverture des hostilités et dans l'ignorance de celles-ci, peut être subordonné à des conditions raisonnables comme celle d'aller, dans un délai suffisant, décharger la cargaison au port de destination de celle-ci et de se rendre ensuite au port de destination du navire ;

Et le fait, allégué par le capitaine, de n'avoir pas reçu des armateurs les fonds nécessaires pour continuer son voyage ne rentre pas dans la force majeure prévue par l'article 2 de la Convention VI de La Haye de 1907.

(Navire austro-hongrois *Concadoro*)

Appel a été formé d'une décision de la Cour Suprême de Sa Majesté pour l'Egypte (en matière de prises) (1).

Lord Parmoor :

Le vapeur *Concadoro* est un vaisseau autrichien de 1.813 tonnes de jauge brute et de 1198 tonnes de jauge nette, immatriculé à Trieste. Le 1er août 1914, le *Concadoro* quitta le port de Cardiff, frété par MM. D. L. Flack et fils, avec un chargement d'agglomérés destiné à des consignataires à Port-Soudan. Il arriva à Port-Saïd le 18 août 1.914, le capitaine ignorant encore que la guerre eût éclaté entre la Grande-Bretagne et l'Autriche-Hongrie. En raison de l'ouverture de la guerre, l'armateur gérant n'envoya pas au capitaine des fonds qui lui permissent de continuer son voyage, et le capitaine

---

(1) Voy. *suprà*, t. I, p. 220.

décida de rester à Port-Saïd, craignant, s'il prenait la mer, d'être capturé par les vaisseaux de guerre britanniques. Le capitaine dit qu'il croyait que Port-Saïd était un port neutre. Leurs Seigneuries ont déjà déclaré que Port-Saïd n'était pas en fait à cette date un port neutre et que, selon la Convention du canal de Suez, les navires des belligérants n'avaient pas le droit d'en faire un port de refuge. C'est seulement parce que Port-Saïd devait, à la date susdite, être regardé comme un port ennemi et non point neutre, que les appelants peuvent fonder leur demande sur l'application des articles 1 et 2 de la Convention VI de La Haye de 1907, en supposant, pour les besoins de l'appel et ainsi que Leurs Seigneuries l'ont fait dans d'autres appels des décisions de la Cour d'Egypte, que la Convention de La Haye soit applicable.

Aussitôt arrivé, le *Concadoro* se vit appliquer l'ordre général édicté par mesure de précaution par le Général commandant les troupes britanniques, qui interdisait l'entrée du canal à tout navire ennemi. Le *Concadoro* était libre de retourner en Méditerranée. Le 22 septembre 1914, on offrit au capitaine du *Concadoro* un sauf-conduit pour Port-Soudan et de là, pour Bassorah, aux conditions spécifiées ci-après :

« Monsieur, je suis chargé de vous informer de ce qui suit : La cargaison de charbon du *Concadoro* étant réclamée à Port-Soudan, vous êtes invité à vous rendre dans ce port et à opérer le déchangement à l'ordre du consignataire. Si vous accepter d'agir ainsi, le Gouvernement Egyptien est autorisé par le Ministre des Affaires Etrangères Britannique à vous octroyer un sauf-conduit pour ledit port et de là pour le port de Bassorah, port neutre aux conditions ci-après : 1° Le *Concadoro* devra quitter Port-Saïd le ou avant le 27 septembre, et se rendre directement à Port-Soudan, où il devra arriver six jours au plus tard après la date du départ de Port-Saïd ; 2° il devra décharger sans retard les 1900 tonnes de charbon aux consignataires MM. Contomichalos, Darke et Cie et, 48 heures après avoir terminé ce travail, quitter Port-Soudan pour le port neutre désigné plus haut ; 3° le *Concadoro* sera sujet à capture s'il enfreint une quelconque des conditions stipulées.

« Vous êtes prié de me donner une réponse écrite à cette lettre aussitôt que possible ; dans le cas où vous accepteriez les conditions stipulées, vous voudrez bien vous adresser à ce bureau pour le sauf-conduit en question et m'informer en même temps de la date et de l'heure que vous proposez pour pénétrer dans le canal.

« *Signé :* C. E. D. TRELAWNEY,
Capitaine du Port. »

Le 23 septembre, le capitaine répondit : « J'ai l'honneur de vous remercier de votre lettre du 22 courant, mais, en réponse, je regrette de vous informer qu'en raison de la situation politique actuelle, je ne vois pas la possibilité d'entreprendre le voyage de Port-Soudan avant la fin des hostilités. Je ne puis que livrer la cargaison ici contre remise du connaissement originaire et d'un engagement signé avec caution pour avaries générales. »

Leurs Seigneuries ne désireraient pas attribuer une importance exagérée

à cette lettre, mais la prétention du capitaine de ne pas poursuivre le voyage à Port-Soudan avant la fin des hostilités revient au fond à la prétention d'utiliser Port-Saïd comme port de refuge. Il est important de noter qu'à cette date le capitaine du *Concadoro* avait reçu des consignataires de la cargaison l'offre d'avancer la somme de 530 livres pour les droits de passage du canal et les débours à Port-Saïd. Le 22 octobre, le *Concadoro* fut conduit en mer en vertu des instructions du Directeur Général de l'Administration Egyptienne des Ports et Phares et fit route vers le nord en direction d'un destroyer britannique qui se trouvait en dehors du port. Le vaisseau fut accosté par les officiers de l'équipage du destroyer, ramené au port d'où il était parti le matin et fut alors amariné par un équipage du navire S. M. *Warrior*. Le lendemain, le *Concadoro*, avec un équipage du *Warrior*, quitta Port-Saïd pour Port-Soudan. La cargaison fut déchargée à Port-Soudan et le *Concadoro* fut amené à Alexandrie où il arriva le 17 novembre. Par la suite le *Concadoro* fut condamné comme navire ennemi régulièrement saisi à titre de prise et il est fait ici appel de la décision prononçant sa confiscation.

Au cours des débats d'appel, on a mis en avant deux arguments en faveur du *Concadoro* tendant à distinguer son cas de celui des autres affaires jugées par la Cour Suprême de Sa Majesté Britannique en Egypte (en matière de prises) et qui ont été soumises en appel à Leurs Seigneuries. En premier lieu, on a soutenu que les termes de l'article 1 : « Il est désirable qu'il lui soit permis de sortir librement, immédiatement ou après un délai de faveur suffisant, et de gagner directement, après avoir été muni d'un laissez-passer, son port de destination ou tel autre port qui lui sera désigné », donnaient droit au capitaine de recevoir un laissez-passer, et, qui plus est, un laissez-passer absolument sans conditions, directement pour le port de destination ou tout autre port indiqué, et qu'en raison des conditions attachées à l'offre faite le 22 septembre 1914, le sauf-conduit n'était pas un laissez-passer convenable au sens de l'article 1er. Leurs Seigneuries adhèrent à l'avis de M. le Juge Grain que les conditions attachées à l'offre étaient en la circonstance manifestement raisonnables. Les conditions étaient : que le capitaine du *Concadoro* déchargerait sa cargaison au port de destination en y arrivant, après octroi d'un délai suffisant pour faire le voyage depuis Port-Saïd ; que le navire devait décharger sa cargaison sans délai et que quarante-huit heures après achèvement, il devait quitter Port-Soudan pour Bassorah, port neutre, dans lequel le capitaine avait eu primitivement l'intention de se rendre après avoir déchargé la cargaison à Port-Soudan. Leurs Seigneuries estiment que des conditions manifestement raisonnables ne peuvent invalider un laissez-passer offert par application de l'article 1. Adopter une interprétation aussi étroite de cet article serait, à leur sens, restreindre indûment les avantages qu'on a voulu accorder pour la protection des opérations commerciales internationales entreprises de bonne foi et en cours de réalisation avant l'ouverture des hostilités.

En second lieu, on a prétendu que le fait que le capitaine n'avait pu se

procurer les fonds nécessaires à son voyage faisait rentrer le *Concadoro* dans le cas prévu à l'article 2, et que ce navire était incapable de quitter le port ennemi durant le délai de grâce « par suite de circonstances de force majeure ». De l'avis de Leurs Seigneuries, cette thèse est insoutenable. La « force majeure » envisagée dans l'article est celle qui empêche le vaisseau de quitter le port et il est inadmissible d'y assimiler le fait que le capitaine n'avait pas reçu des armateurs des moyens pécuniaires suffisants pour continuer le voyage. En outre, en l'espèce, on offrit au capitaine du *Concadoro* de lui prêter 530 livres, somme suffisante pour lui permettre d'acquitter les droits de port à Port-Saïd ainsi que ceux du canal de Suez et de conduire son vaisseau à Port-Soudan.

Leurs Seigneuries estiment que la décision dont il est fait appel est irréprochable et conseillent humblement à Sa Majesté de repousser l'appel, les dépens restant à la charge de l'appelant. L'ordonnance devrait, pourtant, être modifiée comme suit : « et comme tel ou à un autre titre sujet à confiscation, et condamne ledit navire comme prise bonne et régulière, saisie pour le compte de la Couronne » et pour le reste elle devrait être en la forme d'une décision rendue sur appel.

Du 14 avril 1916. — Comité judiciaire du Conseil Privé. — Lord Parker, Lord Sumner, Lord Parmoor, Lord Wrenbury, Sir Samuel Evans. — Avocats : Charles Russell et Cie pour les appelants ; le Solicitor de Trésor pour l'intimé.

108

Haute Cour de Justice
Division d'Amirauté (en matière de prises), 14 avril 1916

ORDRE EN CONSEIL DU 11 MARS 1915, LÉGALITÉ, REPRÉSAILLES, ARRÊT DE MARCHANDISES, NAVIRE NEUTRE, MARCHANDISES DESTINÉES A L'ALLEMAGNE, REFUS D'INDEMNITÉ.

L'Ordre en Conseil du 11 mars 1915 n'impose pas aux neutres des inconvénients déraisonnables et par suite il est légal à titre d'Ordre en Conseil prescrivant des représailles conformément aux principes du droit international;

En conséquence, l'armateur d'un navire neutre qui transporte des marchandises destinées à l'Allemagne n'a pas droit à indemnité pour les retards et inconvénients que lui a causés l'exécution raisonnable de l'Ordre en Conseil du 11 mars 1915.

(Navire norvégien *Stigstad*)

Le 10 avril 1915, le vapeur norvégien *Stigstad* quittait le port norvégien de Kirkenes. Il transportait une cargaison de minerai de fer à Rotterdam où elle devait être transbordée

sur des chalands du Rhin pour le compte d'acheteurs allemands. Le 18 avril, au voisinage des îles Orkneys, il fut arrêté par le bâtiment de Sa Majesté *Inconstant* qui l'envoya à Leith où il arriva le 21 avril. A la demande des armateurs, il fut autorisé à se rendre à Middlesbrough où la cargaison saisie fut déchargée du 1er au 15 mai. Le déroutement du navire et le déchargement de la cargaison dans un port britannique avaient été exécutés en vertu de l'Ordre en Conseil du 11 mars 1915. Le 25 août 1915, le président de la Cour avait ordonné que le produit de la vente de la cargaison fût restitué aux représentants en Angleterre de ses propriétaires norvégiens, sous déduction d'une somme à payer aux armateurs à titre de fret. Le même jour, en présence d'une demande d'indemnité des armateurs pour 22 jours de détention, le Président, sans prononcer sur le point de droit, avait sursis à statuer pour laisser place à la possibilité d'un arrangement amiable avec la Couronne. Mais celle-ci ne voulut pas accorder une indemnité à titre gracieux, de sorte qu'une décision judiciaire dut intervenir. Les avocats des réclamants firent alors valoir que l'Ordre en Conseil du 11 mars 1915 portait atteinte aux droits des neutres tels qu'ils ont été consacrés par la Déclaration de Paris de 1856, et qu'à moins que la Couronne n'accordât une indemnité pour le dommage causé aux neutres, l'Ordre était contraire au droit international et sans valeur. Au nom du Procureur Général il fut répondu, en s'appuyant sur la décision du Conseil Privé dans l'affaire du *Zamora*, que le fait qu'un Ordre en Conseil impose des gênes aux neutres ne suffit pas à lui enlever sa validité. De part et d'autre, d'ailleurs, par suite d'une méprise sur l'attitude de la Couronne, on n'était pas préparé à discuter complètement la validité de l'Ordre en Conseil.

Sir Samuel Evans, président :

Une très importante question a été soulevée par le conseil des réclamants touchant la validité de l'Ordre en Conseil du 11 mars 1915, Ordre généralement appelé Ordre de représailles. L'argumentation sur ce point n'a pas été très complète et c'eût été un plaisir pour moi et certainement aussi une assistance d'entendre une plus complète argumentation de la part des avocats des deux parties ; mais, en tant qu'un doute a été élevé sur la validité de l'Ordre en Conseil, je pense convenable d'exprimer maintenant mon opinion sur ce point de manière à mettre fin au doute pour ce qui concerne cette Cour.

Si les parties ne devaient pas en appeler, je pense qu'il serait bon d'exposer plus complètement mes raisons par écrit ; mais, en considération de la nature du point qui a été soulevé, je vais immédiatement exprimer mon opinion sur lui.

Le *Stigstad* est un navire norvégien qui a quitté un port de Norvège le 10 avril 1915, avec des marchandises à bord y compris le chargement dont il s'agit consistant en minerai à destination de Rotterdam pour transbordement sur chalands du Rhin et, selon ce qu'a dit l'avocat du Procureur Général, il est certain que les armateurs n'auraient pas eu de difficulté à découvrir, s'il ne le savaient pas effectivement, que les marchandises étaient à destination allemande. Il est admis que les marchandises étaient de celles auxquelles s'applique l'article 3 de l'Ordre en Conseil.

Cet article est comme suit : « Tout navire marchand qui a quitté son port de départ après le 1er mars 1915, en route pour un port autre qu'un port allemand, chargé de marchandises ayant une destination ennemie ou qui sont propriété ennemie, peut être requis de décharger ses marchandises dans un port britannique ou allié. Les marchandises ainsi déchargées

dans un port britannique seront placées sous la garde du Marshal de la Cour des Prises, et, à moins qu'elles ne soient de la contrebande de guerre, elles seront, si elles n'ont pas été réquisitionnées pour l'usage de Sa Majesté, restituées par ordre de la Cour dans les délais que celle-ci considérera comme justes, d'après les circonstances, à la personne qualifiée pour cela... »

L'article 5 du même Ordre en Conseil dispose que : « 1° Toute personne alléguant un intérêt ou une prétention au sujet de toutes marchandises (n'étant pas contrebande de guerre) placées sous la garde du Marshal de la Cour des Prises en vertu du présent Ordre, ou au sujet du produit de semblables marchandises, peut immédiatement envoyer une assignation à la Cour des Prises contre le fonctionnaire compétent de la Couronne, et demander qu'il soit ordonné que les marchandises lui seront restituées ou que leur produit lui sera payé, ou que sera prise toute autre mesure commandée par les circonstances; 2° Les usages et la procédure de la Cour des Prises devront, autant qu'ils seront applicables, être suivis *mutatis mutandis* dans toute poursuite entreprise en vertu du présent Ordre. »

J'ai lu l'article 5 de l'Ordre en Conseil pour montrer qu'il concerne seulement les réclamations relatives aux marchandises dont le déchargement a été ordonné en vertu des dispositions des autres articles de l'Ordre en question. Aucune question ne surgit dans cette affaire en vertu de l'article 5.

La question qui m'est soumise est celle de savoir si, en droit, les propriétaires de ce navire sont ou non fondés à obtenir indemnité pour la détention résultant de ce que le navire a été requis d'entrer dans un port britannique et d'y rester jusqu'à ce que sa cargaison eût été déchargée. Je n'ai pas besoin d'insister sur les dates, car il a été expressément admis par l'avocat des réclamants qu'il n'y a pas eu de retards ou inconvénients causés aux propriétaires du navire en dehors de ce qui était inévitable et nécessaire pour exécuter exactement les dispositions de l'Ordre en Conseil.

A mon avis, en droit, je n'ai aucun pouvoir d'accorder une indemnité à des neutres pour quelque dommage qu'ils peuvent subir si les dispositions de l'Ordre ont été exécutées d'une manière raisonnable et convenable. Si un retard déraisonnable ou des dépenses superflues avaient été occasionnés, je pense que probablement — il n'est pas nécessaire de résoudre la question à présent — j'aurais le droit, conformément au principe antérieurement appliqué contre les capteurs, de dire que réparation doit être fournie pour ce retard ou cette dépense.

L'Ordre en Conseil a été rendu, comme le dit son préambule, à titre de mesure de représailles et, d'après la décision récente du Conseil Privé dans l'affaire du *Zamora* (1), un Ordre en Conseil autorisant des représailles est décisif quant aux faits qu'il énonce comme établissant que la cause des représailles existe. Je n'ai pas besoin de lire le préambule. Il me suffit de dire que le préambule porte que la cause des représailles résulte des faits qu'il énonce.

---

(1) Voy. *suprà*, t. II, p. 75 et s.

L'avocat des réclamants a invoqué que l'Ordre en Conseil était illégal parce qu'il condamne les neutres à de nouvelles gênes. Toute immixtion dans le commerce d'un ennemi, en tant que ce commerce se fait par des navires neutres, doit nécessairement entraîner des inconvénients. Comme il a été montré, dans le cas de contrebande et surtout dans celui de violation de blocus, l'inconvénient pour les neutres est très grand. Il a été dit publiquement, — je puis aussi bien le répéter ici — que l'Ordre en Conseil traite avec beaucoup de douceur les neutres qui sont engagés dans un commerce avec l'ennemi que ce pays pense être en droit d'arrêter; car, tandis que dans le cas de rupture ou de tentative de rupture de blocus, le neutre serait frappé de la confiscation du navire, rien de ce genre ne résulte des termes du présent Ordre en Conseil. Tout ce qui est fait est d'amener le navire et sa cargaison dans un port britannique. Le navire est relâché ou doit être relâché dès qu'a été fait ce qu'il est nécessaire de faire pour exécuter l'Ordre quant au déchargement de la cargaison et ses propriétaires reçoivent aussi une somme convenable du chef du fret.

Conformément à la décision du Conseil Privé dans l'affaire du *Zamora* bien que les énonciations relatives au cas de représailles soient décisives, la Cour n'est pas effectivement tenue d'admettre que les moyens de pourvoir à une situation par des représailles soient les meilleurs et les seuls moyens. Le Conseil Privé a dit en outre qu'à aucune partie lésée il n'est interdit de soutenir « que ces moyens étaient illégaux comme imposant aux neutres des inconvénients déraisonnables en considération de toutes les circonstances de la cause. »

Si j'ai à exprimer une opinion sur ce point, je n'hésite pas à dire que les moyens adoptés par cet Ordre en Conseil n'imposent pas aux neutres des inconvénients déraisonnables en considération de toutes les circonstances de la cause et qu'en conséquence on ne peut pas dire qu'à cause de ces moyens l'Ordre en Conseil est en lui-même illégal.

En conséquence, je suis d'avis que l'Ordre en Conseil est légal à titre d'Ordre en Conseil prescrivant des représailles conformément aux principes du droit international. Le résultat, à mon avis, est que, quels que soient les délais et inconvénients qui puissent être causés d'une manière inévitable ou nécessaire, comme dans l'espèce, les neutres doivent supporter ces délais et inconvénients comme la conséquence de l'exercice par ce pays des droits légitimes d'un belligérant. Je répète que j'aurais eu plaisir à avoir des arguments plus complets et à avoir eu le temps de me référer aux autorités et d'énoncer mes raisons en meilleure forme; mais, la matière étant si importante, je pense convenable d'énoncer maintenant mon opinion qu'il n'y a rien de nul dans cet Ordre en Conseil et que c'est un Ordre auquel la Cour doit et veut donner effet.

Ma décision est de rejeter la réclamation des armateurs.

Du 14 avril 1916. — Haute Cour de Justice. Division d'Amirauté (en matière de prises). — Sir Samuel Evans, président. — Avocats : Botterell et Roche pour les réclamants; le Solicitor du Trésor pour le Procureur Général.

109

Cour des Prises de S. M. Britannique pour l'Egypte (siégeant à Alexandrie), 27 avril 1916

Droit de prise, Marchandises ennemies, Cargaison, Saisie a terre, Connaissement direct, Transbordement, Ouverture de la guerre; Marchandises ennemies dans un port au début des hostilités, Port, Saisie, Confiscation.

Le droit de prise s'applique aux marchandises ennemies qui font partie d'une cargaison alors même que la saisie en aurait été effectuée à terre;

Tel est le cas pour des marchandises appartenant à une firme turque, expédiées par connaissement direct sur un port turc, qui ont été déchargées à Port-Saïd avant l'ouverture de la guerre en vue de transbordement et qui s'y trouvaient encore lors de l'entrée en guerre de la Turquie.

Les marchandises ennemies se trouvant dans un port au début des hostilités sont sujettes à saisie et à confiscation. (Opinion du Juge Grain).

(Dix balles de soie à Port-Saïd)

Cator, président :

La présente affaire concerne des marchandises appartenant à une firme turque qui furent chargées avant la guerre sur le vapeur *Derfflinger*, vapeur allemand à destination de l'Extrême-Orient. Il semble que l'envoi ait été fait sur connaissement direct à destination d'un port turc; en cours de route, le *Derfflinger* déchargea cette cargaison à Port-Saïd deux jours avant que n'éclata la guerre entre l'Angleterre et l'Allemagne. Quand se produisit cet évènement les marchandises étaient déposées à la douane de Port-Saïd comme marchandises d'un neutre en attendant d'être réexpédiées sur un port neutre; elles s'y trouvaient encore trois mois plus tard, quand les hostilités furent engagées avec la Turquie, en sorte que leur condition changea: de marchandises neutres elles se transformèrent en marchandises ennemies.

Dans la plupart des affaires concernant la cargaison que l'on a à traiter, il y a une relation entre les marchandises et un navire déterminé, mais ici on est en présence de la cargaison seulement; car je suis convaincu qu'on ne doit pas la considérer comme une partie de la cargaison du *Derfflinger*. La seule obligation de ce vaisseau était de transporter les marchandises à Port-Saïd. Il y arriva en qualité de vaisseau ami avant que n'éclata la guerre. Comme tel, il y déchargea ces marchandises; et du moment où elles étaient déposées à quai, j'estime que tout lien entre le navire et sa cargaison prenait fin.

Je ne puis même pas supposer que la cargaison aurait été transmise à destination sur un navire ennemi. A dire vrai, d'après ce que nous déclare

l'avocat, il y a plutôt l'apparence du contraire; mais les témoignages nous font défaut sur ce point et, à mon avis, la question est sans importance.

J'estime que nous devons simplement traiter ces marchandises comme des marchandises turques qui attendaient leur réexpédition ou leur livraison au moment où éclata la guerre avec la Turquie, se trouvant physiquement à terre et sans aucun lien avec un vaisseau quelconque, mais dans les limites d'un port et toujours soumises au connaissement en vertu duquel elles avaient été expédiées. Dans ces circonstances, la Couronne revendique le droit de saisir les marchandises comme prises maritimes; les propriétaires soutiennent que la Cour doit décréter leur relaxe comme étant des marchandises saisies à terre.

On est ainsi amené à examiner la signification de l'expression « à terre » utilisée par opposition au mot « maritime » lorsqu'on les applique à la saisie de la propriété ennemie.

Le droit international reconnaît une distinction marquée entre la propriété privée susceptible de prise maritime et la propriété privée qui ne peut l'être. On exprime parfois la distinction comme étant une différence entre les marchandises capturées sur mer et les marchandises capturées sur terre. Mais ce langage est inexact, car dans certains cas les marchandises à terre sont soumises au droit des prises; et d'autre part, les effets personnels du capitaine et de l'équipage n'ayant pas la nature d'une cargaison ne sont pas confisqués lors même qu'ils constituent une propriété ennemie saisie en mer. Il serait certainement fort commode que l'on puisse inventer une meilleure terminologie pour distinguer ces deux catégories.

Jadis, il était d'usage de s'approprier les biens privés ennemis de toute sorte, partout où on les trouvait, et les auteurs admettent avec un certain regret qu'un belligérant a encore un droit théorique de confiscation sur tout ce que possède l'ennemi; mais le pillage général a depuis longtemps été désapprouvé, et les dispositions des Conventions de La Haye, de 1899 et 1907, interdisent expressément la confiscation de la propriété privée sur terre.

La propriété sur mer, d'autre part, a toujours été considérée comme un objet légitime de capture. Les raisons qui justifient une distinction entre les deux catégories de biens sont exposées tout au long dans une note de Dana sur Wheaton (8e éd., 1866, p. 451, note 171) que Sir Samuel Evans a citée, en l'approuvant, dans l'affaire du *Roumanian* (1). Après avoir exposé les raisons qui justifient le respect de la propriété privée sur terre, Dana poursuit : « Mais, en haute mer, ces raisons n'existent pas. Les objets strictement personnels ne sont pas saisis d'ordinaire. Les cargaisons consistent uniquement en marchandises. La marchandise expédiée par mer l'est volontairement; elle est embarquée par des négociants dans un but de lucre, en assumant les risques de guerre; sa valeur est généralement susceptible d'être convertie en argent et peut être couverte par une assurance; elle est sous la garde d'hommes entraînés et payés pour cela;

---

(1) Voy. *suprà*, t. I, p. 74.

et la mer, sur laquelle elle est expédiée, est *res omnium*, le champ commun de la guerre et du commerce. »

Le droit et les coutumes qui règlent la confiscation ou la relaxe de ces biens constituent le droit des prises, et le point de savoir si des marchandises déterminées tombent dans la catégorie des prises doit être tranché par la Cour des Prises; ce qui veut dire que si la Couronne revendique les marchandises comme prises maritimes, il appartient à la Cour des Prises seule de trancher toutes les questions auxquelles la réclamation donne naissance, que ces questions concernent le droit de propriété résultant de la capture des marchandises reconnues soumises au droit des prises ou qu'elles tombent sous la juridiction de la Cour parce qu'on a invoqué comme moyen de défense le fait que les marchandises ne sont pas d'une nature qui les rende susceptibles de ce que je puis appeler capture maritime.

Par exemple, si la Couronne prétendait saisir un piano dans la maison d'un ennemi et le revendiquer comme prise maritime ou simplement le placer sous la garde du Marshal, la Cour des Prises serait seule compétente pour déterminer les droits des parties. Mais si elle saisissait le piano à titre de butin pris sur terre et ne faisait rien pour soumettre une prétention à la Cour des Prises, j'estime que le propriétaire serait réduit au seul appui qu'il peut obtenir des tribunaux ordinaires.

Ce n'est pas souvent que se pose une question concernant la qualité en laquelle les marchandises sont prises, car elles sont d'ordinaire saisies à bord d'un navire; et c'est un principe fondamental que toutes les marchandises capturées sur mer sont soumises au droit des prises. Pourtant, il arrive parfois qu'une cargaison ait été séparée d'un navire et qu'une discussion s'ensuive entre les capteurs et le propriétaire sur le point de savoir si la cargaison tombe ou non sous la compétence de la Cour des Prises.

Une affaire importante sur ce sujet a déjà été jugée en appel au cours de la présente guerre. Le vapeur britannique *Roumanian* s'était rendu dans un port anglais, après l'ouverture des hostilités, avec une cargaison ennemie de pétrole. Une grande partie du pétrole fut déchargée dans des citernes à terre et y fut saisie au nom de la Couronne. Les propriétaires cherchèrent à démontrer qu'il ne pouvait être condamné comme prise, parce qu'il était à terre quand la Couronne le saisit. Sir Samuel Evans décida que c'était une cargaison venue dans le port comme marchandise de mer appartenant à l'ennemi et que la Couronne n'avait pas perdu le droit de la capturer du fait qu'elle avait été retirée du vaisseau. L'affaire fut portée en appel. Le Conseil Privé rejeta l'appel, insista sur le fait que le pétrole, quand il était entré dans les eaux britanniques, constituait une cargaison ennemie, et décida que le fait de l'avoir retiré du navire ne pouvait changer sa qualité; qu'il restait sujet à saisie après cet enlèvement et que la circonstance qu'il avait été déchargé, soit dans les limites du port, soit hors de celles-ci n'était d'aucune importance (1).

(1) Voy. *suprà*, t. I, p. 69 et 411.

Cette sentence décide, une fois pour toutes, que le simple fait pour les marchandises d'être débarquées ne peut faire échec à une demande de la Couronne tendant à les faire déclarer prises. Mais il y a une différence radicale entre cette affaire et le présent cas, car, lorsque le *Roumanian* pénétra dans le port, il transportait une cargaison susceptible d'être saisie, tandis que les marchandises du *Derfflinger* étaient déchargées lorsque la guerre éclata; et au moment du déchargement elles appartenaient à un neutre qui aurait pu les enlever, et ce ne fut que trois mois plus tard que le neutre devint un ennemi.

Néanmoins, j'en suis arrivé à la conclusion que cette marchandise est proprement sujette à prise. En examinant la jurisprudence et en réfléchissant aux principes qui déterminent si les marchandises sont ou ne sont pas susceptibles de constituer une prise, je me suis persuadé que le facteur déterminant n'est pas la question de savoir si les marchandises ont ou n'ont pas un lien avec un navire déterminé, ou si elles étaient ou non marquées d'un caractère ennemi lorsqu'elles arrivèrent dans le pays, mais bien la question de savoir si, au moment où la Couronne mettait la main sur elles, elles étaient ou non une cargaison.

Supposons, comme le fait aurait pu se produire, qu'un navire neutre ait été sur le point de partir pour la côte syrienne quand cette cargaison fut déchargée à Port-Saïd et que les agents l'aient choisi pour transporter les marchandises à destination. Supposons de plus que le chargement ait été opéré au moyen d'allèges turques. Si la guerre avait éclaté avec la Turquie à ce moment, on aurait pu trouver partie de la cargaison à bord du vaisseau neutre, partie sur une allège turque et partie dans les entrepôts de la douane égyptienne. Dans cette hypothèse, les marchandises déjà embarquées auraient été, d'après le droit ancien, sujettes à saisie en tant que marchandises ennemies chargées sur un vaisseau neutre, et même maintenant elles ne pourraient prétendre à l'inviolabilité qu'en invoquant les dispositions de la Déclaration de Paris. Les marchandises se trouvant sur une allège turque seraient évidemment susceptibles d'être condamnées par la Cour des Prises comme marchandises ennemies chargées sur un bateau ennemi. Serait-il possible que, parce que le reste du chargement se trouverait encore à terre, la Cour dût se déclarer incompétente pour s'en occuper en tant que prise?

Ou bien supposons que le *Roumanian* soit entré dans un port britannique en temps de paix et ait déchargé une partie seulement de sa cargaison au moment où la guerre éclata. Pouvait-on soutenir sérieusement que le pétrole versé dans la citerne, construite à terre, ne pouvait être touché, alors que ce qui restait dans le navire aurait été susceptible de capture ?

Sir Samuel Evans, en se référant à la note de Dana, dont j'ai donné un extrait, dit (1) : « Elle met aussi en relief les raisons pour lesquelles « les marchandises maritimes » et « les cargaisons » doivent être considérées différemment sans, je crois, spécifier que « les marchandises » ou « les

(1) Voy. *suprà*, t. I, p. 74.

cargaisons » doivent flotter effectivement au moment de la saisie. » Sans aucun doute, il existe une différence importante entre la cargaison qui acquiert un caractère ennemi tandis qu'elle est encore à bord et la cargaison déjà déchargée à terre lorsque son propriétaire devient un ennemi; mais les termes ci-dessus du savant Président et le ton général de son jugement me semblent venir à l'appui de l'opinion d'après laquelle cette distinction n'affecte pas son caractère d'objet confiscable, et je ne trouve rien dans la décision de la Cour d'Appel qui m'oriente dans une direction contraire.

Je suis d'avis que toute la difficulté résulte de l'emploi d'une terminologie malheureuse. L'expression « sur terre » est devenu un terme technique en droit des prises et équivaut, je crois, à l'expression « en dehors de la cargaison » et rien d'autre. Si au lieu de dire que les marchandises furent relaxées pour avoir été saisies sur terre, nous donnions comme vraie raison le fait qu'elles n'étaient pas une cargaison, nous serions bien près, je crois, de concilier les deux espèces. En employant les mots « sur terre » tantôt comme terme technique, tantôt dans leur sens littéral, nous ne faisons que mettre de la confusion dans notre esprit et tourner dans un cercle vicieux.

Une autre source de danger provient des deux sens du terme « prise ». Parfois ce terme est appliqué de façon générale et indistinctement à toute propriété susceptible d'être condamnée par la Cour. Parfois, on en restreint l'emploi aux marchandises capturées en mer par opposition à celles saisies au port en vertu des droits d'Amirauté; et lorsque Lord Stowell déclare dans l'affaire du *Two Friends* [1799] (1 C. Rob. 271 ; 1 Eng. P. C. 130) que la seule définition qu'il connaisse des prises est celle de marchandises enlevées en haute mer *jure belli* des mains de l'ennemi, il emploie évidemment ce mot dans son sens restreint. Mais il est toujours possible que cette remarque soit citée comme étant une définition exclusive des prises et qu'elle contribue ainsi à obscurcir les vraies limites de la compétence de la Cour.

Il est habituellement facile de prouver si des marchandises constituent ou non une cargaison. Du moment qu'elles sont expédiées avec un connaissement, j'estime qu'elle deviennent une cargaison et gardent cette qualité tant qu'elles restent rattachées à cet instrument. Qu'elles soit expédiées en transit à destination d'un autre port comme dans le présent cas, qu'elles soient arrivées à destination mais ne soient pas encore parvenues aux destinataires, elles sont, à mon avis, également sujettes à capture comme prises maritimes.

Grain, juge. — Je partage l'avis de mon collègue le Président sur ce sujet.

Une affaire presque semblable à celle-ci m'a déjà été soumise, savoir celle de l'*Achaia* (1). Dans cette affaire, j'ai prononcé la confiscation de certaines

(1) Voy. *suprà*, t. I, p. 306.

locomotives qui appartenaient à une compagnie turque de chemins de fer. Ces machines avaient été déchargées du vapeur *Achaia* dans le port d'Alexandrie avant l'ouverture de la guerre avec la Turquie et elles étaient restées à quai jusqu'au moment où la guerre éclata : elles furent alors saisies par le Marshal de cette Cour.

La seule différence entre cette affaire et la présente est que, dans celle de l'*Achaia*, les marchandises avaient été retirées du navire par les autorités du port, alors que, dans le cours ordinaire des choses, elles seraient restées sur le navire jusqu'à leur arrivée dans un port turc.

Dans la présente affaire, les marchandises (dix balles de soie) furent déchargées à Port-Saïd du vapeur *Derfflinger* d'une façon normale pour être expédiées au port turc de destination sur un autre vaisseau que le vapeur *Derfflinger*. Elles furent déchargées avant l'ouverture de la guerre avec l'Allemagne et avant celle de la guerre avec la Turquie.

Mais j'estime que le fait que c'étaient des marchandises destinées à être transbordées n'importe pas en l'affaire. Elles restent marchandises en cours d'expédition et par là conservent leur caractère maritime. C'est un droit inhérent à la Couronne que celui de saisir les biens ennemis ; et si la saisie peut être regardée comme résultant du droit de prise maritime, elle relève de la juridiction des prises et les biens sont susceptibles de saisie et confiscation.

Dans la présente affaire, les marchandises n'ont pas cessé de présenter le caractère d'une cargaison ; elles restent encore cargaison au cours de leur transport d'un port à un autre, car elles ne sont pas encore arrivées à destination.

En outre, elles étaient aussi saisissables et susceptibles d'être condamnées en tant que marchandises se trouvant dans un port au début de la guerre.

Il n'est pas nécessaire que les choses susceptibles d'être saisies comme prises maritimes soient effectivement embarquées pour devenir saisissables.

Comme le déclare Sir Samuel Evans dans l'affaire du *Roumanian* (1), « Le mot « port » est susceptible de différents sens. En relation avec les marchandises ennemies... je pense qus le mot « port » a une signification qui s'étend au-delà de la portion couverte par les eaux dans laquelle un navire portant des marchandises se maintient à flot. En effet le conseil des propriétaires allemands a concédé qu'un wharf en bordure est compris dans le « port », dans ce sens, bien que se trouvant strictement à terre. Je ne vois pas quelle différence pourraient faire les cent yards existant depuis le bord du wharf ».

En conséquence je considère que ces marchandises étaient saississables, non seulement en raison de leur caractère maritime, mais en tant que marchandises se trouvant dans un port à l'ouverture de la guerre. C'est pourquoi je souscris à l'ordonnance rendue par le Président en cette affaire.

---

(1) Voy. *suprà*, t. I, p. 77.

Du 27 avril 1916. — Cour des Prises de S. M. Britannique pour l'Egypte. — Cator, président; Grain, juge. — Avocats : Preston pour la Couronne ; G. A. W. Booth pour les réclamants.

110

Haute Cour de Justice
Division d'Amirauté (en matière de prises), 5 mai 1916

Assistance hostile, Contrebande de guerre; Navire neutre, Contrebande de guerre, Livraison a d'autres acheteurs, Relaxe; Contrebande de guerre, Faux papiers, Fausse destination, Voyage de retour, Capture, Confiscation, Ordres en Conseil du 20 aout et du 29 octobre 1914; Droit international, Décisions des Cours des Prises, Juristes ; Navire non confiscable, Frais et dépens, Conduite de l'armateur.

Jugé en fait qu'on est en présence d'une affaire de transport de contrebande de guerre et non d'assistance hostile.

Un navire neutre qui a entrepris un voyage en vue de transporter de la contrebande de guerre à l'ennemi n'est plus sujet à capture et confiscation lorsque, avant la capture, cette intention première a été abandonnée et que les marchandises ont été vendues et livrées à d'autres acheteurs.

Un navire qui a transporté et livré de la contrebande à l'ennemi sous le couvert de faux papiers ou à une fausse destination reste, pendant le voyage de retour, sujet à capture et confiscation ;

En conséquence, les Ordres en Conseil du 20 août et du 29 octobre 1914 apportent ici, non une extension, mais plutôt une restriction au droit de capture.

Le fait qu'une doctrine de droit international consacrée par d'anciennes décisions de prises anglaises a été critiquée par les juristes ne suffit pas à la faire considérer comme ayant cessé d'être en vigueur alors qu'elle a été consacrée par des Cours américaines et que rien n'autorise à dire que la Grande-Bretagne y ait renoncé.

Décidé à raison de la conduite de l'armateur, et bien que le navire ne soit pas confiscable, que les frais et dépens se rattachant à la capture et à la procédure seront à sa charge.

(Navire hollandais *Alwina*)

La condamnation du vapeur hollandais *Alwina* saisi dans les conditions qui sont rapportées au jugement est demandée pour ce motif que ce navire avait pris une part directe aux hostilités en tentant de fournir du charbon aux navires de guerre allemands ; on invoque aussi que le navire qui a fait un transport de contrebande avec de faux papiers peut-être saisi et

confisqué à son voyage de retour. Les avocats des armateurs répondent qu'on n'est pas ici en présence d'un cas d'assistance hostile mais de transport de contrebande et que la contrebande n'ayant pas été livrée à l'ennemi il n'y a pas lieu à saisie et confiscation au cours du voyage de retour.

Sir Samuel Evans, président :

Le vapeur *Alwina* est un navire neutre, de Rotterdam, propriété d'une société hollandaise. Il fut saisi à Falmouth. La demande de la Couronne, comme il apparaît d'après l'assignation, est que le navire doit être condamné comme prise pour le motif qu'au moment de la saisie il faisait route revenant de prendre part directement aux hostilités et de fournir ou de tenter de fournir du charbon à des navires de guerre ou aux forces navales des ennemis de la Couronne ou d'être autrement au service des ennemis de la Couronne en violation de la neutralité du navire.

Avant de considérer et d'appliquer le droit qui doit régir le cas, il est essentiel d'établir les faits et de déterminer la nature de la conduite du navire, de son propriétaire et du capitaine, à l'égard du voyage que l'on prétend avoir rendu le navire sujet à capture et confiscation dans son « voyage du retour ».

Il appartenait à la Holland Gulf Stoom Vaart Maatschappij, de Rotterdam. La direction était la firme Jos. de Poorter, de Rotterdam, dont Jos. de Poorter, sujet hollandais, était le seul membre. De Poorter agissait en tout comme son propriétaire; et il sera ci-après désigné et traité comme l'étant.

Le navire était un vapeur de 1.115 tonnes de jauge brute et de 660 tonnes de jauge nette. Sa vitesse était de 8 à 9 nœuds avec une consommation de combustible d'environ 9 tonnes par jour. Il portait un équipage d'environ 16 hommes. C'était un cargo et il n'avait aucun aménagement pour passagers. Jusqu'au voyage qui sera visé, il avait été employé pour le commerce de l'Europe occidentale, surtout entre la Hollande, l'Angleterre et la France, mais soudain, et sans négociations préalables dont la Cour ait été informée, le 16 octobre 1914, son propriétaire conclut un affrètement à temps avec une maison dite : MM. A. M. Delfino y Hermano, de Buenos-Ayres, à raison de 700 livres sterling par mois « pour être employé à tout trafic légal entre un port ou des ports du Royaume-Uni et (ou) le continent de l'Europe et l'Amérique (l'ouest exclus) et retour final à un port neutre et sûr d'Amérique (l'ouest exclus) ou d'Europe, selon ce que fixeront les affréteurs ou leurs agents ».

Apparemment la charte partie fut signée à Rotterdam. Elle fut signée par de Poorter et elle fut aussi revêtue du nom de la firme Delfino y Hermano, les affréteurs. Par qui le nom de cette dernière fut-il signé, c'est ce qui n'est pas connu. Il apparaît qu'il existe une firme du nom de A. M. Delfino y Hermano qui fait des affaires à Buenos-Ayres comme agent de navigation et elle a agi pour la Hamburg-Sud Amerikanische Linie et le Norddeutscher Lloyd entre autres armateurs. Mais on peut dire en même temps que dans les preuves fournies il n'y a, du commencement à la fin, aucune trace, en dehors du nom seul, de cette firme ou de quelque chose fait par elle ou de quelque personne la représentant.

La charte partie est dans les documents présentés et on peut s'y reporter. D'après elle (clause 3) les affréteurs avaient à fournir et payer le charbon, les taxes de port, de pilotage, les dépenses de chargement et de déchargement, etc. Ils devaient payer pour la location en espèces deux mois d'avance (clause 5); ils devaient fournir le capitaine de toutes indications nécessaires et instructions nautiques, de temps en temps (clause 15); et ils consentaient à assurer le navire contre les risques de guerre pour 17.000 livres sterling (clause 22).

Le vapeur quitta Rotterdam le 19 octobre, à destination de Newport (Galles du Sud). A cette date, de Poorter était manifestement dans ce pays. Il achetait une cargaison de charbon gallois — environ 1.500 tonnes — à cette date, à MM. Agius et Cie, marchands de charbon à Newport, pour être chargée sur le navire f. o. b. Dans sa réponse aux interrogatoires, de Poorter a déposé que le paiement du charbon fut reçu de Delfino y Hermano le même jour ou environ. C'était une simple déclaration sans précisions. Il n'y a ni preuve ni trace de semblable paiement.

Le 21 octobre, de Porter fit devant un commissaire la déclaration qu'il avait fait toutes recherches nécessaires sur la destination finale du charbon chargé par lui sur le navire et que ce charbon n'était pas destiné à être employé «dans un Etat actuellement en guerre avec Sa Majesté». Le lendemain, 22 octobre, le navire arriva à Newport. Il chargea régulièrement 1.606 tonnes de charbon. Il prit aussi à bord 43 tonnes de charbon de soute pour ajouter aux 100 tonnes se trouvant déjà dans ses soutes. Ce n'était qu'une partie relativement faible du charbon nécessaire pour un voyage à Buenos-Ayres.

Le connaissement fut remis le 26 octobre. Le port de déchargement était Buenos-Ayres et les consignataires étaient MM. A. Delfino y Hermano ou leurs agents, lesquels payeraient le fret « tel qu'il serait fixé ». Il y avait trois connaissements. Aucun n'a été produit en dehors de l'exemplaire du capitaine. Le navire prit la mer de Newport comme pour Buenos-Ayres et partit le 27 octobre. Sur le rôle d'équipage, au départ de Newport, une personne nommée S. A. van Dongen figure comme « stewart ». Dans le rôle d'équipage au départ de Rotterdam, ce nom d'homme n'apparaît pas bien qu'il se fût embarqué là. Sur la liste de paye et d'approvisionnements il est ultérieurement porté comme « passager ». Il a été allégué que cet homme était à bord comme subrécargue et il y a de cela des preuves qui n'ont pas été contredites.

Le 6 novembre, le navire arriva à Ténériffe, dans son prétendu voyage vers Buenos-Ayres. Il ne pouvait assurément atteindre sa destination prétendue sans remplir ses soutes. Le capitaine trouva qu'il lui était impossible d'obtenir du charbon dans ce but. Il essaya par l'entremise de de Poorter. Les affréteurs, dont c'était le devoir de le fournir de charbon, ne paraissent pas avoir été troublés par des demandes de lui en procurer. Pour quelque raison — inexpliquée, car aucune preuve ne fut présentée pour l'armateur, les affréteurs ou le capitaine — le capitaine ne se risqua pas à diminuer sa cargaison pour donner à son vapeur le combustible nécessaire pour le reste de son voyage bien que la cargaison de charbon ait été supposée alors être

la propriété des affréteurs du vapeur. Le navire resta à Téneriffe (Santa Cruz) jusqu'à la fin de décembre.

Presque immédiatement après son arrivée le capitaine découvrit qu'il était suspect d'avoir à bord du charbon pour des croiseurs allemands. D'après une déclaration faite à l'amiral de Robeck, lui et son équipage, aussitôt après avoir atteint Ténériffe, arrivèrent à la conclusion que l'objet probable du voyage était de fournir du charbon à un navire de guerre allemand. De Poorter écrivit ultérieurement au Consul Général de Grande-Bretagne à Rotterdam que les consignataires — MM. Delfino — donneraient directement des intructions au capitaine. Aucune preuve de telles instructions n'a été donnée à la Cour. Probablement à raison du défaut d'obtenir du charbon de soute, de Poorter câbla au capitaine, vers le 25 novembre, que le prix de location n'avait pas été payé, que l'affrétement avait en conséquence été résolu et qu'il devait vendre le charbon. Diverses tentatives furent faites pour le vendre. Un contrat semble avoir été conclu par van Dongen pour vendre à un Espagnol. Deux pages (55 et 56) manquent au livre de bord, qui auraient contenu les mentions du 23 novembre au 11 décembre. Finalement le charbon fut vendu le 19 décembre à des commerçants anglais, MM. Hamilton et Cie. Il fut stipulé qu'une certaine quantité serait laissée pour les besoins des soutes. Il n'est pas nécessaire de relever en détail les comptes rendus contradictoires et non confirmés qui, dans la correspondance et les réponses aux interrogatoires, sont donnés des arrangements que l'on prétend avoir été conclus entre de Poorter et Delfino y Hermano au sujet du voyage, du paiement du prix de location, de la résiliation de la charte partie, de la vente du charbon, etc. Il sont sans valeur et ne sont dignes d'aucune confiance. Van Dongen quitta le navire à Ténériffe. La Cour n'a pas été informée de ce qu'il advint de lui. Pendant qu'il était encore sur le navire il apparaît qu'il avait avancé de l'argent au capitaine pour ses dépenses. Ce dernier le décrivait dans une lettre écrite en hollandais comme « Old Charterer's Agent » (en anglais et entre guillemets), et dans d'autres comme le « passager que nous avons à bord » et « notre affréteur à temps ». Il reste douteux s'il était hollandais ou allemand. Qu'il ait agi pour de Poorter ou pour Delfino ou pour les deux, cela ne peut être que matière à conjecture, mais il est certain que sa participation à l'affaire n'était pas une opération commerciale honnête.

La cargaison fut livrée régulièrement par le capitaine à Hamilton et Cie et payée par eux. Il fut déclaré par le capitaine au moment de la vente qu'elle avait été la propriété de de Poorter. Le 30 décembre, le navire quitta Ténériffe pour Madère pour y attendre des ordres. Il fut arrêté par des officiers britanniques au large de Funchal le 2 janvier 1915 et ses papiers furent examinés. L'amiral lui ordonna d'aller à Gibraltar pour plus ample examen, acceptant l'engagement du capitaine de l'y conduire, la possibilité faisant défaut de former un équipage de prise. Il arriva à Gibraltar le 6 janvier 1915 et des officiers britanniques vinrent encore à bord ; son capitaine et les papiers furent de nouveau examinés. L'officier visiteur signa, le 7 janvier, le certificat suivant : « Je certifie par les pré-

sentes que j'ai examiné les papiers et interrogé le capitaine du navire au sujet de sa cargaison, ce navire ayant été envoyé dans ce port, pour plus ample examen, par le bâtiment de Sa Majesté *Argonaute*. J'ai fait rapport de tous les détails au S. N. O. et j'ai autorisé le dit capitaine à reprendre la mer ». En conséquence, le navire partit pour Huelva, conformément aux ordres de son propriétaire, pour prendre un chargement de soufre expédié par la Rio Tinto C° Lim., et consignée au Gouvernement des Pays-Bas pour le compte de l'acheteur, la Centrale Guano Fabrieken, à Rotterdam. La charte-partie avait été préparée par de Poorter à Rotterdam. Elle était datée du 31 décembre 1914 et fut conclue entre sa société et la Centrale Guano Fabrieken. Le connaissement fut daté du 10 janvier 1915. Le navire fut appelé à Falmouth où il arriva le 20 janvier. Les autorités du port semblent tout d'abord avoir eu des soupçons touchant la cargaison de soufre ; mais le 23 la saisie fut faite pour les motifs déjà visés comme ayant été énoncés dans l'assignation.

Je dois dire brièvement qu'un autre navire de même type, appartenant au même propriétaire, le *Josephina*, transportant du charbon de Cardiff à Buenos-Ayres en vertu d'une charte-partie semblable entre de Poorter et Delfino, partit peu de jour avant l'*Alwina*, allant à divers points de la côte sud-américaine ; il fut finalement capturé et condamné par la Cour Suprême des Iles Falkland pour transport de contrebande, à savoir de charbon, en vue de ravitailler en charbon des navires de guerre allemands. Ni de Poorter, ni Delphino, ni le capitaine ne comparurent dans cette procédure.

La question de fait importante que j'ai à résoudre est celle-ci : quel était le caractère du voyage vers l'étranger qu'effectuait l'*Alwina* à l'époque où il déchargea le charbon à Ténériffe. L'avocat de la Couronne a prétendu qu'il était établi que le navire prenait une part directe aux hostilités ; ou qu'il était sous les ordres ou le contrôle d'un agent placé à bord par le Gouvernement ennemi ; ou qu'il était exclusivement employé par le Gouvernement ennemi (in the exclusive employment of the enemy Government) ; et qu'il devait, pour ses motifs, être regardé et traité comme un navire ennemi selon l'article 46 de la Déclaration de Londres, de 1909, adoptée par les Ordres en Conseil Britanniques. En tout cas, il a été prétendu que s'il devait être considéré comme un navire se livrant au transport de contrebande à l'ennemi, il pouvait être capturé à son voyage de retour et était sujet à confiscation pour son délit du voyage vers l'étranger.

A mon avis il n'a pas été prouvé à la Cour que le navire rentrait dans l'une des catégories spécifiées à l'article 46. On peut noter que les mots « in the exclusive employment of the enemy Government » du n° 3, sont dans le texte officiel français : « affrété en totalité par le Gouvernement ennemi. » La vérité, à mon avis, est que le navire, qui était un navire neutre, transportait de la contrebande, à savoir du charbon, dans l'intention de le remettre à des agents ennemis ou à des navires de guerre ennemis rencontrés au cours du voyage ; et qu'il transportait ainsi de la contrebande avec de faux papiers, avec un subrécargue suspect, avec une fausse destination et dans des circonstances constituant une fraude à l'égard des belligé-

rants. Peu importe, pour cette décision, qui agissait pour Delphino y Hermano, les prétendus affréteurs, consignataires et acheteurs, si quelqu'un l'a fait. Leur nom peut avoir été employé sans leur consentement par de Poorter pour ses propres besoins et à son seul profit ou au profit des deux. Ce qui est clair, c'est que de Poorter, l'armateur, fut par lui-même partie active dans la tentative de faire parvenir de la contrebande à l'ennemi par les artifices et stratagèmes trompeurs et fauduleux qui furent adoptés.

Sur cette base le point de droit est de savoir si l'*Alwina* était sujet à confiscation au moment de sa saisie à Falmouth, le 23 janvier. La règle générale est,quand un navire neutre transporte des marchandises en contrebande,que celles-ci sont confiscables si elles sont saisies *in delicto*; et que le navire aussi, s'il appartient au même propriétaire ou si le propriétaire a participé à une transaction cachée sous de faux papiers ou autres stratagèmes, est sujet à la même sanction. Mais, quand les marchandises ont été débarquées au port ou au lieu de destination, le navire et la cargaison dans le voyage de retour échappent à la pénalité : voyez l'*Imina* [1800] (3 C. Rob. 167; 1 Eng. P. C. 289). Mais des exceptions furent faites au début du siècle dernier quand le voyage vers l'étranger avait été effectué avec de faux papiers ou une fausse destination ou dans des circonstances qui montraient que le voyage avait été conçu et machiné de manière à tromper et à pratiquer une fraude contre un belligérant. Dans ces derniers cas, le navire et la cargaison avaient été considérés comme pouvant être atteints dans le voyage de retour.

Toutefois, on a énergiquement soutenu devant moi que selon le droit des gens tel qu'il est entendu aujourd'hui, le navire et sa cargaison sont, pendant le voyage de retour, affranchis du risque de capture du chef de transport de contrebande pendant le voyage précédent de quelque manière que ce voyage ait été conçu ou effectué. Sous un aspect de la présente affaire, aucune question concernant le droit applicable au voyage de retour ne surgirait. Sous l'autre, il en surgirait une. En conséquence, j'examinerai la question ultérieurement.

Le premier aspect visé est celui-ci : L'intention originaire du propriétaire était de porter des marchandises de contrebande à l'ennemi et de les leur livrer. Cette intention persista jusqu'à ce que le navire fut dans l'impossibilité d'obtenir du charbon de soute à Ténériffe et peut-être jusqu'à la vente à Hamilton et Cie. Mais, en fait, les marchandises ne furent jamais ni transportées, ni livrées à l'ennemi ; au contraire elles furent vendues et livrées à une firme britannique. Cette conduite fut d'ailleurs imposée au vendeur; mais dans ces circonstances une pénalité pouvait-elle ensuite être infligée au navire à raison de l'intention originaire et de la tentative de l'exécuter ? Les termes « délit » et « pénalité » ont été souvent employés en matière de transport de contrebande et leur usage est sans inconvénient tant qu'il ne jette pas la confusion dans la pensée. Mais on doit se rappeler que des marchands neutres ont le droit de fournir à l'ennemi de semblables marchandises sous le risque seulement de perdre leur propriété. En employant

le mot « délit » en ce sens, il est clair que celui-ci est commis depuis le commencement du voyage et qu'il continue tant que le voyage se poursuit, Mais selon les principes du droit des prises, si l'intention et le voyage ont été clairement abandonnés avant la saisie ou la capture, le délit est effacé et purgé, ni les marchandises, ni l'instrument de transport ne sont sujets à la peine de confiscation, le *delictum* étant fini. C'est la raison, je pense, pour laquelle aucune autorité ne peut être présentée en sens contraire. Un principe analogue s'applique quand des navires ont tenté de forcer un blocus.

Deux affaires peuvent être citées pour illustrer l'application de la doctrine au blocus et à la contrebande respectivement, même lorsque le voyage a été abandonné ou que son caractère a changé par la force des circonstances, en dehors de la volonté de ceux qui sont responsables du navire et des marchandises. Les deux ont été jugées par Sir William Scott. Ce sont la *Lisette* [1807] (6 C. Rob. 387; 1 Eng. P. C. 587) et le *Trende Sostre* [1807], (6 C. Rob. 390 n.; 1 Eng. P. C. 588.) Dans la dernière affaire le navire portait des marchandises de contrebande au Cap de Bonne-Espérance, alors hollandais, mais il ne fut capturé comme prise qu'après que le Cap eut été pris et fût devenu possession britannique. Sir William Scott dit dans son jugement : « Si le port était resté hollandais, une personne n'aurait pas pu, je pense, avoir la liberté d'y amener des articles de contrebande avec l'intention de n'y vendre que d'autres objets à caractère innocent et de continuer, avec les articles de contrebande, vers un port de destination ultérieure. Mais avant l'arrivée du navire une circonstance se produisit qui effaça toute la cupabilité. En effet, à partir du moment où le Cap devint possession britannique, les marchandises perdirent leur nature de contrebande. Elles allaient vers un établissement britannique et une préemption quelconque pouvant les frapper aurait été une préemption britannique. Il a été dit que c'est un principe que la Cour n'a pas appliqué aux cas de contrebande et que la Cour, en l'appliquant aux cas de blocus, ne l'a fait qu'en considération des rigueurs particulières se rattachant à cette catégorie d'affaires. Mais je ne connais pas de distinction essentielle : en effet, le principe dont s'inspirait la Cour était qu'il doit exister un *delictum* au moment de la saisie pour justifier la peine. On a dit que le délit fut consommé par le fait de mettre à la voile et il peut en être ainsi quant à l'intention de la partie, et si la saisie a été effectuée pendant que le délit continuait, la propriété serait sujette à confiscation. Mais quand le caractère des marchandises est modifié et qu'elles ne doivent plus être considérées comme *contrebande* allant au port d'un ennemi, il ne suffit pas de dire qu'elles vont en vertu d'une *intention illégale*. Il peut y avoir la *mens rea* non accompagnée par l'acte d'aller à un port de *l'ennemi*. En conséquence, je suis d'avis que la même règle s'applique aux affaires de contrebande qu'à celles de blocus et selon le même principe. Je ne connais pas d'affaires dans lesquelles la sanction de la contrebande ait été infligée à des marchandises qui n'était pas *in delicto*, sauf dans la récente catégorie d'affaires concernant les objets de contrebande exportés avec de faux papiers. Mais sur quel

principe ces décisions ont-elles été fondées ? Sur ce principe que le droit de capture ayant été déjoué par fraude dans le voyage originaire, la possibilité de l'exercer doit être étendue au voyage de retour. Ici, la possibilité de capture a existé jusqu'à ce que le port de destination eût pris le caractère de port britannique. Jusqu'à ce moment la soumission à capture demeure; après cela, bien que l'intention ait été entière, il manque quelque chose d'essentiel dans la substance du délit, en fait bien que non dans l'intention. Je suis d'avis qu'il y a là un effacement complet, que longtemps avant l'époque de la saisie ces marchandises ont perdu leur caractère nuisible consistant à aller comme contrebande dans un port ennemi. »

Le même principe a été adopté et appliqué dans les guerres les plus récentes par les Cours des prises d'autres pays. Dans l'affaire du *Lydia* (2 Russ. and Jap. P. C. 359), jugée en 1906 au cours de la guerre russo-japonaise, la décision de la Cour des Prises de Sasebo et de la Cour Suprême des Prises du Japon sur appel se base sur le motif qu'un navire transportant de la contrebande de guerre à un port ennemi était sujet à confiscation seulement tant que son intention d'aller à ce port n'avait pas été abandonnée à l'époque de la capture : Takahashi, *International Law*, p. 674, 682.

Dans l'affaire du *Lincluden* [1905] (2 Russ. and Jap. P. C. 341) la Cour des Prises de Sasebo trouva que le navire avait eu l'intention de transporter des marchandises de contrebande à Vladivostock, base navale ennemi, et aussi que ses papiers étaient faux. Néanmoins comme le résultat de l'enquête de la Cour était que le navire avait effectivement abandonné au moment de la capture le premier but d'aller à Vladivostock et se rendait dans un port japonais pour y livrer les marchandises, la Cour relaxa le navire et la cargaison : Takahashi, *International Law*, p. 741. L'affaire du *Sishan* [1904] (2 Russ. and Jap. P. C, 174) est aussi une affaire où un principe semblable fut appliqué dans le cas d'une intention première — abandonnée avant la capture — de violer un blocus et de livrer des marchandises de contrebande dans un port bloqué. Takahashi, *International Law*, p. 742.

On doit observer aussi, d'après les autorités et d'après les dispositions de la Déclaration de Londres, telles qu'elles ont été modifiées et adoptées, lesquelles seront citées et considérées ci-après, à l'égard du voyage de départ de la cargaison de contrebande et de l'effet sur le voyage de retour du navire si de faux papiers ont été employés dans le voyage d'aller, qu'on est toujours parti du fait que les marchandises de contrebande avaient été saisies *in delicto* au cours du voyage vers une destination ennemie ; ou dans le cas de capture d'un navire à son voyage de retour ou vers son pays, que les marchandises de contrebande avaient été effectivement livrées à l'ennemi ou transportées à la destination ennemie.

Pour cet aspect de la présente affaire je suis d'avis que le résultat, selon les principes et les règles du droit international, est que, l'intention première de transporter et de livrer à l'ennemi les articles de contrebande ayant été déçue et abandonnée et les marchandises elles-mêmes ayant été livrées à d'autres acheteurs au moment où le navire fut saisi, celui-ci n'est plus susceptible de confiscation.

Si cette conclusion doit être soumise à l'examen du tribunal d'appel et ne reçoit pas son approbation, il peut être nécessaire de considérer l'affaire sous son autre aspect. La question discutée est de grande importance pratique. C'est celle de savoir si, selon le droit international tel qu'il est actuellement entendu et tel qu'il doit être appliqué dans cette Cour, un navire qui peut avoir été sujet à capture et confiscation pour transport de contrebande à un voyage d'aller, est sujet à capture et confiscation à son voyage de retour si, au voyage d'aller, le navire avait de faux papiers ou une destination fausse ou était d'une autre façon engagé dans une opération simulée et frauduleuse en vue de mettre en échec les droits légitimes des belligérants.

On rappellera que dans le jugement de l'affaire du *Trende Sostre* (6 C. Rob. 390 n.; 1 Eng. P. C. 588) Sir William Scott visa « la récente catégorie d'affaires concernant les articles de contrebande exportés avec de faux papiers ». Les cas rapportés de cette catégorie commencent en 1800, voy. le *Nancy* (3 C. Rob. 122). Deux ans plus tard (1802), les Lords Commissaires d'appel pour les affaires de prises prêtèrent leur haute autorité à la proposition légale que l'exportation de contrebande avec de faux papiers frapperait de confiscation le navire ainsi que la cargaison de retour : voy. les affaires de la *Rosalia* et de l'*Elizabeth* [1802] mentionnées dans une note à la table des cas en tête du tome IV de Christopher Robinson, *Admiralty Reports*. En se reportant aux archives on verra que le *Rosalia* était partie de Hambourg en juin 1798, portant de la contrebande avec une destination frauduleuse pour Tranquebar, mais étant réellement destinée à l'Ile de France où il l'avait livrée. Le navire fut capturé le 25 mai 1799 à son voyage de retour de l'Ile de France à Hambourg. Le navire et la cargaison (qui était dite avoir été le produit du voyage d'aller) furent condamnés. Quant à l'*Elizabeth*, le registre montre pareillement qu'il partit de Hambourg en 1798, portant de la contrebande à l'Ile de France où elle fut livrée, alors que ses papiers indiquaient faussement une destination pour Tranquebar. Il fut capturé le 29 mars 1799 à son voyage de retour de l'Ile de France à Hambourg. Dans cette affaire aussi, le navire et la cargaison furent condamnés. Dans la suite, les Lords d'Appel, dans les affaires du *Baltic* [1809] (1 Acton, 25) et du *Margaret* (1 Acton, 333; 2 Eng. P. C. 113), regardèrent le point comme établi même si la cargaison de retour ne représentait pas le produit de la contrebande à l'aller. Sir William Grant qui présida et formula le jugement dans l'affaire du *Margaret* dit : « Le principe selon lequel cette Cour et d'autres Cours des Prises ont en général jugé dans les cas de ce genre » — c'est-à-dire lorsqu'il y avait de faux papiers — « paraît simplement être que si un navire transportait de la contrebande à son voyage d'aller, il est sujet à confiscation à son voyage de retour. Il n'est aucunement nécessaire que la cargaison ait été achetée avec le produit de la contrebande. Par suite nous devons rejeter cet appel, la sentence de la Cour inférieure » — laquelle prononçait la confiscation tant du navire que de la cargaison — « étant parfaitement valable et en accord avec les principes reconnus du droit. » Il est digne de remarque que, dans cette affaire,

le voyage d'aller avait eu lieu plus de trois ans avant la capture, le navire étant occupé de divers côtés de 1804 à 1807.

La doctrine de ces décisions a été critiquée par des juristes. La critique commença de bonne heure avec Wheaton en 1815. Il appela cela une inovation non fondée sur les principes et il invoqua que soumettre la propriété à confiscation alors que ce délit ne se poursuivait plus c'était l'étendre indéfiniment, non seulement au voyage de retour mais à tous voyages futurs du même navire, lequel ne pouvait jamais être purifié de la contagion communiquée par les articles de contrebande : voy. Wheaton, *Maritime Captures*, p. 183. Cette critique a été depuis maintes fois répétée littéralement; mais elle ne paraît pas fondée et la conclusion tirée ne paraît pas justifiée.

L'opinion tout à fait opposée fut adoptée et exprimée par la Cour suprême du propre pays de M. Wheaton quelques années plus tard lorsque le Chief Justice Marshall et le juge Story étaient membres de la Cour. La Cour suprême passa en revue les affaires déjà visées et d'autres, en 1834, dans l'affaire *Carrington* c. *Merchants'Insurance C°*. (8 Peters (Amer.) 495, 521 ; Scott, *Cases on Intern. Law*, 769). Le juge Story, en exprimant le jugement de la Cour, en dit : « Nous ne pouvons considérer ces décisions que comme une très haute manifestation du droit international, tel qu'il est réellement appliqué ; et dans leur application actuelle aux circonstances de la présente affaire, à notre avis, aucune autorité ne les contredit. En principe aussi nous croyons qu'elles sont bien fondées en doctrine comme une interprétation raisonnable du droit international. Le belligérant a le droit d'exiger une conduite franche et *bona fide* de la part des neutres dans l'exercice de leur commerce en temps de guerre ; et si ces derniers agissent par fraude ou font usage de faux papiers pour éluder les justes droits des belligérants et pour voiler leurs desseins illégaux, il n'y a pas d'injustice à leur appliquer la peine de la confiscation. La tache de la fraude voyage avec la partie et son instrument de délit durant le cours du voyage et jusqu'à ce que l'entreprise, dans l'esprit de la partie elle-même, soit complétement terminée. »

Ce pays n'a certainement jamais, en pratique, abandonné dans de tels cas le droit de capture au voyage de retour. Dans Wildman, *International Law* (1854) et dans ses *Plain Directions to Naval Officers as to the Law of Search, Capture, and Prize* (1854), la doctrine est maintenue après l'ouverture de la guerre de Crimée.

Dans le *Manual of naval prize Law* de Godfrey Lushington, publié avec l'autorisation de l'Amirauté Britannique en 1866, le § 185 concernant ce point est comme suit : « Un navire qui transporte des marchandises de contrebande devient sujet à saisie du moment où il quitte le port avec les marchandises à bord et continue à l'être jusqu'à ce qu'il les ait déchargées. Après les avoir déchargées, le navire, dans les cas ordinaires, cesse d'y être soumis ; et en conséquence, en règle générale, un officier ne saisira pas un navire pour transport de contrebande à moins qu'il ne la trouve effectivement à bord. Mais des papiers simulés sont une aggravation du délit. Si donc un officier rencontre un navire à son voyage de retour et recon-

nait qu'à son voyage d'aller il transportait de la contrebande avec des papiers simulés, il le saisira ; et le fait que la cargaisons de retour n'a pas été achetée avec le produit de la cargaison de contrebande du voyage d'aller ne fait aucune différence. »

Le paragraphe dans le Manuel édité par M. Holland en 1888 (§ 80) est en termes identiques. Il convient en passant de mentionner les affaires de *l'Allanton* (1 Russ. and Jap. P. C. 1) et de *l'Eastry* [1905] (2 Russ. and Jap. 9. C. 299 ; Takahashi, *Intern. Law*, 739). Ces décisions, toutefois, intervinrent conformément aux Codes écrits des règles de prises de Russie et du Japon édictés pour cette guerre.

En 1908, le memorandum du Foreign Office britannique servant d'instructions aux délégués britanniques à la Conférence navale de cette année traite cette matière comme suit :

« Un navire transportant de la contrebande, selon la définition donnée à la section 1, peut être saisi à tout moment pendant tout le cours de son voyage, tant qu'il est en haute mer ou dans les eaux belligérantes. La saisissabilité n'est pas affectée par le fait que le navire a l'intention de toucher à un port d'escale neutre avant d'atteindre la destination ennemie.

Lorsque les marchandises de contrebande ont été débarquées, la saisissabilité prend fin. Dans des cas exceptionnels, il a été admis qu'un navire, qui a transporté de la contrebande à l'ennemi à son voyage d'aller, dans des circonstances aggravées par la fraude et des papiers simulés, est encore passible de capture et de condamnation à son voyage de retour. »

Je puis finalement mentionner que, suivant le Code allemand des prises actuel, si le navire transporte de la contrebande à l'ennemi contrairement aux indications des papiers de bord, il est sujet à capture et confiscation jusqu'à la fin de la guerre.

Dans ces circonstances, quoi que puissent avoir écrit les juristes, je ne suis pas disposé à prononcer que la règle de droit international sur la matière qui a été énoncée et suivie dans ce pays par les Cours des prises les plus hautes ainsi que par celles d'Amérique a cessé d'être en vigueur.

La facilité avec laquelle, dans les conditions du commerce maritime moderne, papiers et destination peuvent être falsifiés et des fraudes commises, ne diminue aucunement l'obligation pour les neutres engagés dans un semblable commerce en temps de guerre, d'agir avec franchise, droiture et bonne foi.

Je déciderais, en conséquence, qu'un navire qui a été employé par son propriétaire au moyen de faux papiers, avec une fausse destination et avec des subterfuges destinés à éluder le droit de capture des belligérants, à transporter des marchandises de contrebande à l'ennemi et qui a livré ces marchandises à son voyage d'aller, reste confiscable aussi pendant le voyage de retour. Ce qui constitue le voyage de retour dépendrait de toutes les circonstances de la cause.

J'ai énoncé mon opinion sur le droit à cet égard avant de considérer l'effet des Ordres en Conseil concernant les dispositions de la Déclaration

de Londres, à raison des doctrines sur la force des Ordres en Conseil qui ont été énoncées par le Conseil Privé dans la récente affaire du *Zamora* (1).

Je m'occuperai brièvement de ces Ordres en Conseil. Celui du 20 août 1914 affectait le voyage de l'*Alwina* lorsqu'il commença. Celui du 20 octobre entra en vigueur pendant que le voyage se poursuivait encore et que le délit au sens qui a été mentionné continuait.

L'article 38 de la Déclaration de Londres dit : « Une saisie ne peut être pratiquée en raison d'un transport de contrebande antérieurement effectué et actuellement achevé. » Cette disposition ne fut pas ratifiée. Elle fut modifiée par l'Ordre en Conseil du 20 août de la façon suivante : « 2° Un navire neutre qui a réussi à transporter de la contrebande à l'ennemi avec des papiers faux peut être saisi pour avoir effectué ce transport, s'il est rencontré avant d'avoir achevé son voyage de retour. » A cela l'Ordre en Conseil du 29 octobre substitua la disposition suivante : art. 1, 1°. « Un navire neutre muni de papiers indiquant une destination neutre, qui, malgré la destination indiquée sur ses papiers, se rend dans un port ennemi, sera passible de capture et de confiscation, s'il est rencontré avant d'avoir achevé son voyage suivant. »

Si le droit était tel que j'ai dit, ces dispositions n'opèrent pas en extension de lui mais plutôt comme une atténuation des droits du capteur. En conséquence, conformément à la décision rendue au sujet du *Zamora*, elles ne sont pas sans valeur.

Il n'est pas nécessaire, dans la présente affaire, de décider ce qui est applicable. C'est seulement si le navire est parvenu à transporter de la contrebande à l'ennemi dans un cas, ou s'il se dirigeait vers un port ennemi dans l'autre, que la pénalité est attachée au voyage de retour ou au prochain voyage.

Pour les motifs qui ont été donnés, sous tous les aspects de la cause, comme les marchandises ne furent jamais livrées à l'ennemi, le navire n'était pas confiscable quand il fut capturé et il doit être décidé que le propriétaire avait droit à sa restitution. A raison de sa conduite toutefois, j'ordonne qu'il supportera et payera les frais et dépens de, ou se rattachant à cette procédure de prise. Comme il apparaît que le navire a été livré sous caution, la forme du jugement sera une déclaration du droit à restitution sous paiement de ces frais et dépens et un ordre que la caution sera libérée moyennant paiement de ces frais et dépens à la Cour.

Du 5 mai 1916. — Haute Cour de Justice. Division d'Amirauté (en matière de prises). — Sir Samuel Evans, président. — Avocats : le Solicitor du Trésor, Tarry, Sherlock et King.

---

(1) Voy. *suprà*, t. II, p. 75 et s.

111

Comité judiciaire du Conseil Privé, 8 mai 1916

NAVIRE ENNEMI, BATIMENT-HOPITAL MILITAIRE, DESTINATION HOSPITALIÈRE, APPAREILS DE SIGNALISATION, NAVIRE SIGNALEUR, UTILISATION MILITAIRE, CONVENTION X DE LA HAYE DE 1907, CONFISCATION, MANŒUVRES SUSPECTES, DESTRUCTION DE DOCUMENTS ; BATIMENT-HOPITAL, RADIOTÉLÉGRAPHIE, LANGAGE SECRET, REGISTRE DES SIGNAUX; DESTRUCTION DE PAPIERS, CODE SECRET DE SIGNAUX ; APPEL, COMITÉ JUDICIAIRE DU CONSEIL PRIVÉ, EXAMEN DES FAITS ; MOYEN ABANDONNÉ EN PREMIÈRE INSTANCE ET REPRIS EN APPEL.

Lorsqu'il résulte des circonstances qu'un navire ennemi, qui se présente comme bâtiment-hôpital militaire, n'a été, en réalité, ni construit, ni aménagé, ni utilisé dans le seul but de porter secours aux blessés, malades et naufragés et qu'il était aménagé et utilisé comme navire signaleur dans un but militaire, il perd le bénéfice de la Convention X de La Haye de 1907 et doit être confisqué ;

En particulier, la présence à bord d'un navire ennemi qui se présente comme bâtiment-hôpital militaire d'appareils de signalisation en nombre dépassant évidemment ses besoins comme tel, prouve que ce navire n'était pas aménagé uniquement pour servir de navire-hôpital et le rend sujet à confiscation;

Alors surtout que le navire a été vu manœuvrant d'une manière très suspecte devant la côte ennemie et que le capitaine a détruit son registre des signaux et maints autres documents.

Un bâtiment-hôpital militaire doit tenir un registre complet et exact des signaux et messages radiotélégraphiques envoyés et reçus, sauf, pour ceux envoyés en langage secret, à en indiquer le contenu mais non les termes précis.

Un navire-hôpital soumis à visite ne doit pas détruire ses papiers, à l'exception toutefois d'un code secret de signaux.

Il appartient au Comité judiciaire du Conseil Privé saisi par voie d'appel de procéder à un nouvel examen des faits.

Lorsque la Couronne a abandonné un moyen en première instance et que la décision lui a été favorable, elle peut le reprendre en appel alors que la Cour possède tous les éléments de preuve à ce sujet.

Le fait par un bâtiment-hôpital d'envoyer un message radiotélégraphique en langage secret suffit-il à le rendre confiscable ? (non résolu).

(Navire allemand *Ophelia*)

Appel d'un jugement de la Haute-Cour de Justice, Division d'Amirauté (en matière de prises) déclarant de bonne prise le vapeur allemand *Ophelia* (1).

---

(1) Voy. *suprà*, t. I, p. 251 et s.

Sir Arthur Channel :

La présente affaire est un appel d'une décision du Président de la Division d'Amirauté, siégeant en matière de prises, qui condamne comme de bonne prise le vapeur allemand *Ophelia* et qui repousse la réclamation faite par l'appelant, au nom du Gouvernement allemand, tendant à sa relaxe comme navire-hôpital protégé par les dispositions de la Convention X de La Haye de 1907. Une analyse très complète de ces dispositions est faite dans le jugement du savant Président, et il suffit de se référer aux plus essentielles, qui sont les suivantes :

Article 1 : « Les bâtiments hôpitaux militaires, c'est-à-dire les bâtiments construits ou aménagés par les Etats spécialement et uniquement en vue de porter secours aux blessés, malades et naufragés, et dont les noms auront été communiqués... aux Puissances belligérantes, sont respectés et ne peuvent être capturés pendant la durée des hostilités. »

Article 8 : « La protection due aux bâtiments hospitaliers... cesse si l'on en use pour commettre des actes nuisibles à l'ennemi. N'est pas considéré comme étant de nature à justifier le retrait de la protection... le fait de la présence à bord d'une installation radiotélégraphique. »

La question de savoir si l'*Ophelia* était en droit d'échapper à la capture comme se conformant aux dispositions ci-dessus, ou si, en raison de son équipement ou des actes de son capitaine et de son équipage, il avait perdu ce droit à protection, est presque entièrement une question de fait. La seule question qui constitue en quelque manière un point de droit résulte des termes de la Convention relatifs à la présence d'une installation radiotélégraphique, et il sera très commode de traiter cette question après l'exposé des faits qui la soulèvent. Aussi est-il nécessaire d'examiner ce qui est connu des faits sur l'appel de la décision de la Cour des Prises.

L'Attorney General a soutenu que le verdict du juge inférieur doit être tenu pour définitif, et il cite les cas du *Julia* [1860] (14 Moore P. C. 210) et de la *Princess Alice* [1868] (38 L. J. Adm. 5 ; L. R. 2 P. C. 245). Pourtant ces affaires, qui étaient des affaires d'abordage jugées sur appel de la Cour d'Amirauté et non des affaires de prise, ne font que mettre en relief l'avantage qu'avait le juge inférieur à voir et entendre les témoins ainsi qu'à connaître la navigation, connaissance qu'il acquérait nécessairement dans l'exercice de sa charge, et le Comité Judiciaire se bornait à faire ressortir les règles que les Cours d'Appel déclarent toujours appliquer.

Leurs Seigneuries estiment que le présent appel doit donner lieu à un nouvel examen, de la même façon qu'un appel à la Cour d'Appel d'une décision d'un Juge siégeant sans jury à la Haute Cour. La Cour d'Appel est compétente pour reviser les constatations du Juge ; mais elle attribue une très grande importance au fait que le Juge de la juridiction inférieure a entendu les témoins, ce qu'elle ne fait pas, et en pratique elle adopte l'opinion de ce Juge relativement au degré de foi à accorder aux témoins qui ont déposé devant lui et au poids qu'il convient d'attacher à leur dépositions. Dans la présente affaire les témoignages en faveur de la Couronne furent tous donnés par affidavit, les témoignages en faveur du demandeur furent

donnés verbalement après que ses témoins eurent eu l'occasion d'examiner les témoignages rendus en faveur de la Couronne. Les affidavits en faveur de la Couronne furent certifiés sincères par serment avant qu'on ait eu connaissance des moyens du demandeur à part les maigres renseignements fournis par l'affidavit certifié sincère sous serment par le demandeur, le 13 février 1915, et qui ne servit guère qu'à constater la demande. Le demandeur ne réclama le contre-interrogatoire d'aucun des témoins de la Couronne relativement à leurs affidavits et son avocat explique ce fait en disant qu'il ne conteste par la matérialité des faits qui font l'objet des dépositions des témoins, mais seulement les déductions tirées de ces faits par les témoins; et l'on prétend que les témoignages invoqués par le demandeur expliquent plutôt qu'ils n'infirment les faits sur lesquels s'appuie la Couronne. Cela est vrai dans une grande mesure, mais il y a, semble-t-il, quelques contradictions de fait et quelques points sur lesquels le savant Président paraît n'avoir pas accepté comme véridique le témoignage oral qu'il a entendu. Sur ces points Leurs Seigneuries pourraient difficilement se trouver en désacord avec le savant Président, mais bien des questions ont été soulevées, lors des débats d'appel, qui ne peuvent être résolues de façon satisfaisante si on les considère comme des points de fait définitivement établis par les vues du Président. C'est pourquoi Leurs Seigneuries croient qu'il est de leur devoir de faire une revue détaillée des faits.

Aucune question n'est posée au sujet de l'accomplissement des formalités nécessaires pour faire de l'*Ophelia* un navire-hôpital. Il avait le certificat nécessaire et son nom avait été régulièrement communiqué aux Puissances belligérantes. Il était peint comme il convient à un navire-hôpital et était muni des pavillons convenables; la question se pose cependant de savoir s'il en fit un usage convenable le 8 octobre, un des jours auxquels se rapportent les dépositions.

Le premier point à examiner semble être celui de savoir si l'agencement et l'équipement de l'*Ophelia* étaient tels qu'on puisse dire, comme l'exige la Convention, qu'il était construit et aménagé « spécialement et uniquement » pour porter secours aux blessés, malades et naufragés. Les affidavits pour la Couronne et les témoignages reçus en faveur du demandeur montrent que le vaisseau, bien qu'ayant pour ce qui concerne certains détails un équipement approprié seulement à un navire-hôpital, n'était pas du tout bien adapté et approprié à cet usage, si l'on considère les exigences britanniques; mais il est inutile d'entrer dans des détails sur ce point, car Leurs Seigneuries acceptent la façon de voir du savant Président — qui, il est bon de le remarquer, inspecta lui-même le navire — savoir, que l'on ne peut énoncer un criterium d'aménagement et que, quoique n'étant pas bien aménagé, ce vaisseau ne peut être dit n'avoir pas été aménagé et qu'en conséquence la vraie question est de décider s'il était aménagé uniquement pour des buts hospitaliers. L'insuffisance et, à certains égards, le caractère anormal de l'équipement sanitaire et hospitalier ne sont pas cependant sans importance pour déterminer l'usage qu'en réalité on entendait faire du vaisseau.

De l'avis du commandant Newman, qui avait une expérience particulière

de l'aménagement des navires-hôpitaux, l'*Ophelia* non seulement ne pouvait servir comme navire-hôpital, mais encore il était indubitablement aménagé pour la signalisation et destiné à cet usage. Il aboutit à cette conclusion sans savoir que le navire était soupçonné de servir à la signalisation et alors qu'il avait reçu seulement pour instruction de rédiger un rapport sur l'aptitude de ce bâtiment au service hospitalier. Il est évident qu'il serait difficile d'imaginer un plus grand ou plus dangereux abus des privilèges dont bénéficie un navire-hôpital que celui résultant de la communication aux autorités navales de son pays des renseignements qu'il est constamment à même de recueillir en raison de son immunité. Ses appareils de signalisation doivent être strictement limités à ce qui est nécessaire pour recevoir des ordres relatifs à sa mission ainsi que pour demander assistance dans l'accomplissement de cette mission et pour des buts légitimes du même genre. Le risque de tels abus était présent à l'esprit des rédacteurs de la Convention de La Haye, comme le montre la mention qui y est faite de la télégraphie sans fil. Les appareils de signalisation de l'équipement de l'*Ophelia*, loin d'être confinés dans les étroites limites nécessaires pour un navire-hôpital de bonne foi, les dépassaient évidemment de beaucoup. Ce navire portait une quantité tout à fait anormale de drisses à signaux jouant sur des appliques en saillie sur la cheminée, appliques qui furent installées à Kiel après coup et très peu de temps avant la capture; mais les témoins allemands déclarent qu'il s'agissait simplement d'une nouvelle disposition des drisses à signaux auparavant fixées sur un étai placé entre les mâts, lequel étai entravait le fonctionnement de l'appareil de télégraphie sans fil qui avait été fourni. On constatait, du reste, que les pavillons du Code commercial international étaient relégués dans la chambre des cartes, alors que de chaque côté de la cheminée ainsi pourvue d'un nombre anormal de drisses à signaux, étaient accrochés des pavillons allemands spéciaux, évidemment conservés en cette place pour un usage immédiat, pavillons qui avaient dû lui être fournis lors de sa transformation en navire-hôpital et dans l'intention de faire des signaux secrets. Lors de son dernier séjour à Kiel, ses mâts furent allongés, ce qui aurait eu comme résultat d'augmenter le pouvoir récepteur de son installation de télégraphie sans fil. Cela, a-t-on déclaré, fut fait non point pour accroître la portée de l'appareil, mais parce que les drisses à signaux étaient gênés par l'appareillage de télégraphie sans fil. Cette explication à elle seule prouve la grande attention que l'on apporta à appareiller le navire en signaux. C'est pourtant le nombre énorme de fusées éclairantes Véry trouvées à bord qui, de l'avis du Président comme de l'avis du Comité, permet de conclure pratiquement que le vaisseau était spécialement équipé pour la signalisation. Ces fusées sont allumées au moyen d'un pistolet de modèle spécial, dont deux se trouvaient à bord. De ces fusées Véry, pas moins de 600 vertes, 400 rouges et 140 blanches se trouvaient à bord, quantités évidemment très insolites. Le commandant Newman a déclaré qu'un vaisseau britannique de même catégorie en aurait eu environ une douzaine de chaque sorte. Lors des débats on découvrit pour la première fois qu'on avait tenu un compte

numérique desdites fusées qui avaient été utilisées, mais que celui-ci avait été détruit par le payeur sur l'ordre du capitaine Pfeiffer, après la capture, le soir du jour où ils avaient appris que le vaisseau devait être traduit en Cour des prises. On traitera plus loin la question de la destruction des documents de bord ; mais la destruction de ce livre particulier indique de façon significative que les fusées à signaux étaient destinées à une utilisation illégitime, encore que, sur le moment, les officiers britannique n'aient formulé aucun grief sur ce point. Si quelque doute pouvait subsister touchant l'usage que l'on se proposait de faire de ces fusées, il serait dissipé par l'incroyable explication que le capitaine Pfeiffer fut amené à donner relativement à leur grand nombre. Il déclara effectivement, sous serment, que les fusées vertes et rouges étaient destinées à illuminer la surface de la mer et à faciliter la recherche nocturne des marins naufragés ou de leurs cadavres. Des fusées blanches, elles-mêmes, lancées par paires au moyen des deux pistolets seraient d'un piètre secours en la circonstance, des fusées vertes et rouges seraient évidemment complètement inutiles. Tel était, suggéra-t-il, l'emploi qu'on en devait faire, parce que, fait assez curieux, le vaisseau n'était pas muni de projecteur, ainsi qu'il aurait certainement dû l'être en tant que bateau-hôpital auxiliaire. Telle fut la seule explication qu'on put donner du nombre des fusées, mais une bien meilleure explication, qui rendrait compte d'un nombre modéré, était qu'on s'en servait pour accuser les signaux Morse reçus d'une distance dépassant la portée de la lampe Morse qui se trouvait à bord, et on suggéra aussi qu'elles serviraient à identifier le navire arrivant de nuit dans les ports allemands, usage qui évidemment n'aurait pas nécessité une telle quantité que celle qui était à bord. Aucun témoignage n'a été déposé touchant à ce qu'était le signal d'identification de l'*Ophelia*, et combien de fusées, vertes, rouges et blanches, s'il en fallait, étaient nécessaires pour le faire.

A raison de ces faits, le savant Président estima que l'*Ophelia* n'était pas construit ou aménagé uniquement pour servir de navire-hôpital, et son opinion est partagée par Leurs Seigneuries. Ce fait pourrait justifier à lui seul la condamnation, mais là ne doit pas se borner l'examen du sujet et il faut considérer maintenant l'usage réellement fait du vaisseau.

L'*Ophelia*, qui avant la guerre était un vaisseau de commerce allemand, se trouvait dans la Tamise quelques jours avant la guerre ; le 3 août 1914, il fut invité par le Consulat d'Allemagne, agissant sur un ordre du Gouvernement allemand, à retourner en Allemagne pour servir aux besoin militaires ; il partit le 4 août, avec un groupes de réservistes allemands à bord. Il fut rencontré par une canonnière allemande au large de Nordeney et reçut l'ordre, qu'il exécuta, de se rendre à Heligoland, puis peu après se rendit à Hambourg, où son aménagement en navire-hôpital fut commencé par la Hamburg-Amerika Dampschiffsgesellschaft pour le compte du Gouvernement allemand. Le 12 août, il se rendit à Kiel où son aménagement fut continué. Le 5 septembre, il reçut l'ordre d'aller à Cuxhaven où il arriva le 6 ; mais, peu après, il retourna au canal Kaiser-Wilhelm et il obtint son certificat de navire-hôpital le 11 septembre. Le 19, il alla à Heligoland,

où il resta jusqu'au 3 octobre, date à laquelle il se rendit à Wilhelmshaven. Durant tout ce temps il ne servit pas à des buts hospitaliers; mais, d'après les témoins au procès, on occupa ce temps à exercer l'équipage à la manœuvre du bateau, du brancard, etc. Les témoins se refusèrent à admettre que durant cette période il ait jamais servi à faire des reconnaissances et il n'y a aucun témoignage en ce sens. Le 6 octobre, il se rendit de Wilhelmshaven à la rade de Schellinghorn, à l'embouchure du Weser, et, à 11 h. du matin, le même jour, tandis qu'il descendait le fleuve, un torpilleur allemand, le *S. 115* fut coulé par un sous-marin britannique à l'embouchure de l'Ems. L'*Ophelia* arriva sur la rade de Schellinghorn vers midi, et, à 8 h. 30 du soir, il reçut l'ordre de faire aussitôt vapeur vers l'embouchure de l'Ems. Un profond mystère subsiste relativement aux ordres reçus ce soir là et dans la matinée du lendemain. Le capitaine Pfeiffer « pense » qu'ils furent reçus en Morse du sémaphore de Schellinghorn. Il « pense » aussi « qu'on a également dit que le *S. 116* avait été coulé, mais il ne peut l'affirmer et il croit que l'on mentionne même qu'il y avait neuf survivants, ou quelque chose de ce genre. » Il est pourtant bien certain qu'on ne lui indiqua jamais exactement la place où avait coulé le torpilleur, sauf que c'était à l'embouchure de l'Ems, et il est également certain de n'avoir demandé à personne où se trouvait ce point qu'il ne connaissait pas le 8. Au reçu de l'ordre à 8 h. 30 du soir le 6, l'*Ophelia* leva l'ancre et se rendit en mer après avoir pris à bord un pilote dont, évidemment, il est possible que le capitaine Pfeiffer ait reçu certains des renseignements dont il ne peut se rappeler la source. Lors de son passage près du navire de guerre *Beowulf* qui, à ce qu'il semble, servait de garde-côte à l'ouest de l'embouchure du Weser, il reçut l'ordre de rebrousser chemin. C'était un ordre et ici encore la mémoire du capitaine est en défaut en ce qui concerne les détails de cet ordre. Le livre de bord porte la mention suivante : « Reçu contre-ordres, fait machine arrière. » Le capitaine « pense » que cet ordre avait comme motif, établi ou présumé, le danger de la navigation nocturne, danger qui parait réel une fois les feux éteints et les bouées enlevées; mais si l'on avait eu une perspective raisonnable ou l'idée effective de procéder au sauvetage, le risque, pensera-t-on, aurait été couru. Le lendemain matin, vers 9 h. 30, on reçut à nouveau des ordres de la station sémaphorique de Schellinghorn pour se rendre « à l'endroit où s'était produit l'accident. » Ces ordres ne sont pas inscrits au livre de bord, alors que les ordres reçus la veille au soir y figurent l'un et l'autre et ils sont rapportés seulement d'après les souvenirs du capitaine. Il ne paraît pas avoir été surpris de recevoir l'ordre de se rendre à un endroit qu'il ne connaissait pas et, de nouveau, il ne posa pas de questions.

Le navire leva l'ancre à 10 heures du matin et passa en vue de la bouée à l'Est de l'Ems à 5 heures du soir. Il s'ancra, semble-t-il, au large de Borkum en attendant un pilote et, après en avoir pris un à bord à 7 h. 30 du soir, il poursuivit sa route et vint s'ancrer pour la nuit dans l'Ems, en face de Borkum, à 8 h. 30 du soir. On discuta quelque peu sur le lieu du

mouillage, mais cela ne paraît pas très important. Aucune nouvelle ne fut reçue de terre, à part les renseignements que put fournir le pilote local, et le capitaine Pfeiffer ne dit pas s'il lui demanda des renseignements sur le lieu de l'accident ni si le pilote qui resta à bord ou remonta à bord pour les reconduire en dehors, le 8 au matin, en avait connaissance.

Il semble fort étrange qu'on n'ait pas cherché à recueillir des renseignements qui paraissent si nécessaires et qui, prétend-on, ne furent jamais donnés; et il est impossible, en l'absence de toute relation digne de foi des signaux reçus, de ne pas soupçonner qu'on donna sur ce qui devait être fait des instructions de nature telle qu'il n'est pas désirable de les révéler.

A 6 h. 50 du matin, le 8 octobre, l'*Ophelia* leva l'ancre et, pour employer les termes inscrits au livre de bord, « il fit route hors de l'Ems sur les instructions du pilote en se repérant grâce aux amers et aux balises, à la recherche d'un torpilleur coulé ». Les mouvements de l'*Ophelia* durant cette journée ont fait l'objet de bien des discussions tant en première instance que lors des débats d'appel. En effet, l'avocat de l'appelant consacra une grande partie de sa plaidoirie à exposer les événements de cette journée; il soutint avec énergie que le Président avait, à l'égard de ces événements, une opinion erronée, qu'il se trompait également dans son verdict en ce qui concerne la vitesse de l'*Ophelia*, matière d'importance par ses conséquences sur les événements de la journée du 8 octobre, et, peut-être bien, en ce qui concerne la foi due aux témoins allemands qui déclarèrent tous sous serment, de la façon la plus catégorique, que l'*Ophelia* était incapable de faire plus de neuf nœuds et demi.

Un sous-marin britannique patrouillait ce jour-là au large de l'embouchure de l'Ems, et son commandant, le lieutenant commandant Moncreiffe, a fait un affidavit sur les faits observés par lui qui lui inspirèrent de tels soupçons qu'il en rendit compte à la première occasion à son supérieur. Cet affidavit fut déposé sous serment avant que le commandant Moncreiffe ait eu le moindre renseignement sur la version allemande des événements de cette journée, sauf une copie du livre de bord de l'*Ophelia* qu'il avait vue. L'affidavit du capitaine Pfeiffer à l'appui de la demande ne fait pas mention du 8 octobre. Le commandant Moncreiffe, relativement à l'inscription portée au livre de bord que nous avons citée plus haut, déclare qu'il était bien certain que l'*Ophelia* n'était pas à la recherche d'un torpilleur ou de quelque autre vaisseau coulé, et cela, évidemment, est absolument vrai. Il résulte clairement du témoignage allemand comme des observations personnelles du commandant Moncreiffe que le navire ne faisait pas de dragages pour repérer la position du navire coulé, et l'inscription portée au livre de bord est, si on la prend à la lettre, évidemment inexacte ; mais il serait peut-être injuste d'interpréter ces termes si littéralement et de ne pas supposer que les termes employés concernent la recherche des épaves flottantes, des survivants et des cadavres provenant du navire coulé plutôt que la recherche de ce navire lui-même au fond de la mer. Il s'ensuit, cependant, que le commandant Moncreiffe n'a pas parlé de l'histoire que racontent maintenant les témoins allemands sur ce point et

sur quelques autres. En l'absence de demande de contre-examen de cet officier au sujet de son affidavit, la Couronne n'a pas jugé nécessaire de distraire le témoin de ses fonctions navales; aussi n'assistait-il pas aux débats, sans quoi il aurait éclairci, d'une façon ou d'une autre, nombre de points qui ont fait l'objet de bien des discussions.

Le compte-rendu qu'il donne des faits se résume comme suit: Vers 9 h. 15, heure anglaise, à sa montre dont il ne garantit pas l'exactitude absolue, il aperçut au sud-est la fumée d'un vaisseau, que l'on reconnut plus tard comme étant l'*Ophelia*, venant de l'Huibert-Gat — la plus méridionale des trois passes de l'Ems entre les hauts-fonds — et faisant route vers l'ouest. Il fit route vers le sud et à 9 h. 28, par 53°45′ de latitude N. et 5°46′ de longitude E., il aperçut les mâts et la cheminée du vaisseau qui avait alors changé sa route « vers le nord ». En comparant ce récit avec celui du capitaine de l'*Ophelia* on constate que ce navire partit à 6 h. 50, heure allemande, ou 5 h. 50 (heure anglaise) et sortit de l'Huibert-Gat. Comme il sortait, il passa près du torpilleur n° 119, dont le commandant a été appelé à figurer comme témoin au procès, étant alors prisonnier de guerre. L'*Ophelia* ne s'enquit pas auprès du torpilleur du lieu du sinistre et ne reçut aucun renseignement sur ce point. A 9 h. 30, heure allemande, 8 h. 30, heure anglaise, il aperçut un sous-marin anglais au nord ou au nord-est « à environ 11 milles au large de Schiermonnikoog », d'après son livre de bord. Le livre de bord ne donne aucune indication qui permette de déterminer si le navire, après avoir suivi un chenal, fit ensuite une navigation en zig-zag en vue de recherches; mais comme le livre des machines porte que le navire marcha de l'avant à toute vitesse de 7 à 10 h. du matin, de 6 à 9, heure anglaise, il aurait été, s'il avait fait une navigation en ligne droite ou s'en approchant, bien au-delà du Huibert-Gat et au moins aussi loin dans la direction de l'ouest que l'endroit où le commandant Moncreiffe rapporte l'avoir vu entre 9 h. 15 et 9 h. 28, heure anglaise. Il peut même avoir fait un peu de navigation en zig-zag et s'être encore trouvé aussi loin que cela. Le livre des machines de l'*Ophelia* mentionne qu'entre 10 h. 10 et 10 h. 28, il stoppa deux fois, fit machine arrière à toute vitesse, puis à nouveau machine avant. Ce sont là les manœuvres d'un vapeur qui recueillerait un bateau ou quelque autre objet flottant, et le capitaine Pfeiffer les expliqua d'abord en disant qu'il prit à son bord un pilote, mais par suite, il se reprit et déclara qu'il l'avait fait avant de sortir de l'Ems, donc pas après 10 heures. Pfeiffer déclara aussi qu'à un certain moment que pourtant il place durant le voyage de retour, ils aperçurent, ce jour là, au cours de leurs recherches, un objet flottant, qui aurait pu être une épave, mais qui se trouva être une nasse de pêcheur. Cela ne peut expliquer les manœuvres exécutées entre 10 h. et 10 h. 1/2 du matin. Quelles qu'aient été ces manœuvres, le commandant Moncreiffe ne les a pas observées, son bâtiment étant immergé quand elles commencèrent; mais le moment où elles finirent et où l'*Ophelia* reprit sa marche en avant à toute vitesse correspond à l'heure (9 h. 28, heure anglaise, 10 h. 28, heure allemande) où le commandant Moncreiffe distingua les deux mâts et la cheminée de

l'*Ophelia* et remarqua qu'il avait changé sa route « en direction du nord », ce qui ne signifie pas nécessairement qu'il ralliait un point situé au nord. Jusqu'ici, il n'y a entre les récits que de faibles contradictions, si même elles existent, et rien qui démontre que l'histoire de l'*Ophelia* faisant une navigation en zig-zag pour procéder à des recherches soit mensongère. A 9 h. 45, le commandant Moncreiffe parle d'un autre changement de route de l'*Ophelia* et il observa alors que celui-ci était peint comme un navire-hôpital. A 10 heures, dit-il, l'*Ophelia* remarqua évidemment sa présence et « hissa » son pavillon de la Croix-Rouge. Plus tard, déclara-t-il, l'*Ophelia* « amena » ce pavillon. Si cela signifie que le commandant, les jumelles aux yeux, vit effectivement hisser ou amener le pavillon, cela est significatif, bien qu'il soit difficile de dire pourquoi l'*Ophelia* faisait cela ; mais si cela signifie seulement qu'il vit flotter le pavillon puis que peu après il ne réussit plus à le voir quand il chercha à le regarder et pensa qu'on l'avait amené, cela signifie fort peu. Le pavillon d'un vapeur, par vent modéré, ne flottera pas si ce navire navigue selon le vent. Il se trouve qu'au moment où, dit-il, on hissa le pavillon, l'*Ophelia* faisait route vers le nord-est puis vers le nord, et, dans ces deux directions, le vent soufflant O.N.O., le pavillon devait bien flotter; et au moment où il déclare qu'on l'amena, le navire faisait route presque exactement vers l'est et le commandant Moncreiffe se trouvait alors presque exactement en arrière de l'*Ophelia* sur lequel il avait le vent, il n'était donc guère en mesure de voir son pavillon. Il est regrettable que le commandant n'ait pu être convoqué pour éclaircir les doutes que provoque son affidavit en raison de circonstances dans lesquelles il fut fait. La déclaration que fait ensuite le commandant est qu'après avoir poursuivi sa course vers le nord pendant cinq minutes de 10 h. à 10 h. 5, l'*Ophelia*, modifiant sa route, se dirigea vers l'est et qu'à 10 h. 18 ce navire naviguait dans la direction S. 85° E. du méridien vrai, c'est-à-dire, à très peu près, dans la direction E., le précédant sur la même route ; le commandant pouvait, cette fois, parler avec une précision absolue de la route prise par le navire, alors qu'auparavant il ne pouvait le faire qu'approximativement.

Le livre de bord de l'*Ophelia* relate qu'à 11 h. (10 h., heure anglaise) ce navire rebroussa chemin dans la direction de l'Ems. Il se dirigea sur le chenal ouest de l'Ems, et la direction S. 85° E. du méridien vrai l'aurait conduit à ce chenal. Donc il y a ici une coïncidence remarquable. Bien que le livre de bord allemand soit très peu explicite et peut-être assez peu digne de foi, cette inscription doit avoir été faite sans que le rédacteur ait connu l'histoire du commandant Moncreiffe. A considérer le relevé sur la carte de la route suivie par les deux vaisseaux tel qu'il a été remis à la Commission par les soins de la Couronne, après correction d'une erreur évidente dans le relevé primitif, l'*Ophelia*, lorsqu'il se dirigea vers l'est, à 10 h., heure anglaise, 11 h., heure allemande, se trouvait bien au nord de l'entrée du chenal ouest de l'Ems et, après s'être maintenu dans cette direction pendant près de trois-quarts d'heure, devait se diriger vers le sud pour faire son entrée. Ceci dépend de l'exactitude du relevé, qui dépend lui-même de la précision avec laquelle furent

estimées du sous-marin les directions prises par l'*Ophelia*. Il est remarquable que l'affidavit, dans des termes plutôt curieux, déclare qu'à 10 h. l'*Ophelia* se trouvait « dans une position qu'on aurait pu désigner exactement comme rapprochée de Schiermonnikoog». D'après le relevé, sa position aurait été à environ dix-huit milles de Schiermonnikoog, ce qui de toute manière peut être difficilement qualifié de position rapprochée ; si, au contraire, il se trouvait près de la bouée de l'Ems occidental et sur le point de remonter le chenal ouest de l'Ems il ne se trouvait guère qu'à huit milles de Schiermonnikoog ; et si, comme c'est plus probable, il se trouvait à l'ouest de cette bouée, mais en un point tel que le bateau-feu de l'île Borkum fût de toute façon à environ S. 85° E. (du méridien vrai) il était bien plus près de Schiermonnikoog que s'il eût été à la position indiquée sur le relevé et si, partant de ce point, il allait à l'entrée du chenal occidental de l'Ems et le remontait sur un long parcours sans avoir à changer sa route. Cela laisse à penser que le relevé ne peut être exact. Ici la question de la vitesse à laquelle l'*Ophelia* était susceptible de marcher prend de l'importance. Le commandant Moncreiffe déclare que, de toute évidence, ce navire prenait la fuite devant lui et semblait avoir accru sa vitesse de deux ou trois nœuds ; il ajoute que, s'étant rendu compte qu'il ne pouvait pas le « rattraper », il abandonna la poursuite. Il ne lui fit aucun signal l'invitant à s'arrêter. Le sous-marin marchait à onze nœuds. Le navire fut bientôt à quatre milles et demi ou cinq mille du sous-marin qui, en le plaçant à quatre milles seulement, aurait mis deux heures pour le rattraper, en admettant que le navire faisait seulement neuf nœuds (sa vitesse prétendue) contre onze nœuds pour le sous-marin, et à ce moment, s'il allait où il le dit, les deux bâtiments se seraient trouvés à proximité de Borkum ou auraient dépassé cette île, de sorte que le commandant Moncreiffe se serait trouvé dans un piège, avec la difficulté qu'à un sous-marin d'opérer la plongée en eau peu profonde ou au milieu de bancs de sable. Si, cependant, les deux bâtiments avaient été très avancés vers le nord, il aurait eu beaucoup de parcours en pleine mer et, en allant plus vite que l'*Ophelia*, aurait pris ce navire. On suggère qu'en déclarant qu'il ne pouvait le « rattraper », le commandant Moncreiffe voulait seulement dire que l'*Ophelia* aurait trouvé un abri avant qu'il ait pu le rejoindre, et qu'en ce qui concerne la fuite, l'*Ophelia*, il est vrai, s'éloignait directement du sous-marin mais dans la direction normale de son retour. Pourtant, on n'a nullement expliqué les raisons pour lesquelles ce navire aurait rejoint son port d'attache alors que le jour était loin de son déclin et sans avoir fouillé tous les chenaux de l'Ems.

Le Président a exprimé l'avis que l'*Ophelia* devait pouvoir faire plus de neuf nœuds, car il ressort de son livre de bord, à la date du 5 août, qu'il en avait été ainsi lorsqu'il s'échappa d'Angleterre à la déclaration de guerre. D'après les inscriptions de la table de loch pour ce jour, il en fit certainement davantage durant quelques heures ; mais on a fait observer, à l'appui de l'appel, qu'il y a des contradictions évidentes dans les inscriptions de ce jour et qu'il doit y avoir quelque erreur. D'autre part, l'Attorney

General a donné les indications du loch pour les précédents voyages de l'*Ophelia*, naviguant alors comme bateau marchand allemand, qui, à les supposer correctes, démontrent que sa moyenne constante était alors de onze nœuds. La déposition des témoins allemands sur ce point est singulière, car la plupart des vaisseaux peuvent, dans des circonstances critiques, faire plus que ce qu'on appelle leur maximum habituel. Somme toute, il semble certainement probable qu'il peut aller plus vite que les témoins en sa faveur ne l'ont déclaré sous serment, et l'officier expérimenté qui le considérait comme prenant la fuite avait probablement raison sur ce point. Certainement les mouvements de l'*Ophelia*, le 8 octobre, sont des plus suspects. Il résulte clairement des témoignages qu'à ce moment se trouvait dans l'Ems la flottille de torpilleurs allemands qui, quelques jours après, sortit brusquement de l'Ems pour une destination inconnue, fut arrêtée par une escadre britannique, poursuivie en direction nord-est, et fut coulée le 17 octobre près du point où l'*Ophelia* réapparut par la suite. Probablement le 8 octobre, cette flottille attendait l'occasion de faire cette sortie et, si les autorités allemandes avaient été assez dénuées de scrupules, il leur aurait été très utile d'employer l'*Ophelia* pour reconnaitre si les sous-marins britanniques étaient encore au large de l'estuaire de l'Ems,plutôt que d'avoir à envoyer en éclaireur un des torpilleurs qui aurait risqué d'avoir le sort du *S. 116*. Il est aussi possible que l'*Ophelia* ait cherché à attirer le sous-marin dans un piège. Mais la question est de savoir si la chose repose sur des preuves ou simplement sur des soupçons. Considérant le fait que la recherche par un navire-hôpital des cadavres de marins noyés lorsque leur vaisseau coula serait pour ce navire une opération légitime même après que la recherche des survivants serait devenue illusoire; considérant qu'une telle recherche, faite quatre marées après le sinistre, devait être faite sur une assez vaste étendue et l'aurait été à une vitesse assez grande, avec des hommes à l'affût des objets flottants; ayant égard aussi aux points qui apparaissent assez ambigus dans l'affidavit du commandant Moncreiffe, Leurs Seigneuries hésiteraient probablement à déclarer qu'il est prouvé que l'*Ophelia* faisait, le 8, des opérations de reconnaissance, s'il n'y avait pas d'autres preuves à son encontre; mais quand on examine les événements qui s'ensuivirent, il y a beaucoup plus pour montrer qu'il était un éclaireur.

Après avoir jeté l'ancre le 8, le capitaine Pfeiffer débarqua à Borkum et envoya un télégramme, dont on n'a pas donné copie, où il se bornait, déclare-t-il, à demander des ordres. Au cours de cette nuit, il reçut, par signaux Morse, l'ordre d'aller à Hambourg pour nettoyer les chaudières. Il se rendit à Hambourg et y resta environ cinq jours; on a dit que les chaudières avaient été nettoyées, les mâts allongés et l'appareillage de signalisation modifié comme on l'a précédemment indiqué. Il quitta Hambourg le 15 et, après avoir stationné une nuit à l'embouchure de l'Elbe, arriva à Heligoland le 16. Dans la soirée du 17 (à 7 h. du soir) il reçut, dit-il, un ordre par télégraphie sans fil. Quand le navire fut capturé le 18, on produisit ce qu'on déclare être le texte original de ce message tel qu'il avait

été reçu par l'opérateur. Ce texte original a été produit en première instance devant le Président et dans la discussion en appel. Le texte original était écrit sur une formule qui porte les trois mots « en clair », « en chiffre », « déchiffré », apparemment pour que soient rayés les mots inappropriés. Sur l'exemplaire produit, les termes « en clair », et « déchiffré », sont rayés, « en chiffre » est maintenu, ce qui confirme le témoignage déclarant que le message était rédigé conformément au second code allemand connue sous le non de « HVB ». Ce code servait aux navires d'Etat non combattants. Les navires de guerre utilisaient entre eux un autre code secret, mais ils possédaient aussi des exemplaires du code « HVB » pour communiquer avec les navires auxiliaires. Les messages par télégraphie sans fil adressés à l'*Ophelia* étaient notés sur un carnet et évidemment, quand ils étaient en chiffres, on les notait tels qu'ils venaient et ensuite on les traduisait ou on les déchiffrait. On ne pouvait donc les noter au moment où on les recevait sur la formule qu'on a produite. L'opérateur Grau, appelé comme témoin, a expliqué qu'il ne comprenait pas le chiffre sans le code. Il y avait aussi sur la formule des mots imprimés avec des blancs où devaient être indiquées l'heure et la date, ce qui fut fait sur le message du 17. Le message du 17, dont il n'y a pas de raisons de mettre en doute l'authenticité, s'exprime en ces termes : « Rendez-vous de suite au bateau-feu de Haaks. Instructions complémentaires suivent ». Au procès, Pfeiffer et Grau ont tous deux témoigné qu'on tenait un registre pour l'inscription des messages par télégraphie sans fil ; que les messages adressés par l'*Ophelia* concernant les affaires courantes relatives au navire, quand il se trouvait à Kiel, y avaient été inscrits. Dans l'affidavit préliminaire déposé sous serment par Pfeiffer le 13 février 1915, celui-ci avait déclaré « qu'on avait l'intention de tenir un registre distinct pour les messages par télégraphie sans fil, mais qu'en fait on n'en avait point ouvert au moment de la capture, étant donné le petit nombre des messages. Les déclarations des témoins sur les livres tenus ne furent en aucune façon claires et concordantes, et les registres, pour autant qu'ils aient été tenus, furent jetés par dessus bord, comme on le verra plus loin.

Le 17 octobre, jour où le message fut reçu par l'*Ophelia*, à 7 h. du soir, les quatre torpilleurs allemands qui étaient dans l'estuaire de l'Ems le 8 octobre, furent coulés par une escadre britannique entre 2 h. 30 et 4 h. 30 du soir (heure de Greenwich), 3 h. 30 et 5 h. 30 (heure allemande) dans un rayon de six milles par 53°7' de latitude N. et 3°40 de longitude E. Ces torpilleurs, lorsqu'ils s'enfuyaient devant l'escadre britannique, adressèrent, sans aucun doute, des messages à Norddeich pour l'informer du péril où ils étaient et, sans aucun doute, c'est cela qui motiva le message par télégraphie sans fil envoyé à l'*Ophelia*; mais les autorités allemandes pouvaient difficilement être en possession de renseignements détaillés sur le désastre et elles ignoraient certainement l'endroit exact où avaient coulé leurs navires, quand fut envoyé le message. Le bateau-feu de Haaks est situé par 52°57'8"N. et 4°18'3"E. : c'était donc un point convenable pour y envoyer l'*Ophelia* et sans doute avait-on l'intention de lui adresser des instructions

complémentaires en cours de route. Il partit à 7 h. 30 et fit route, en longeant la côte, vers l'endroit où le bateau-feu de Haaks, qui évidemment avait été retiré, aurait dû se trouver. Le livre de bord n'était pas encore écrit au moment de la capture, mais nous avons des feuilles volantes arrachées au livre brouillard, avec leurs traductions. Les chiffres sur les originaux sont presque illisibles. La route suivie par le vaisseau, telle qu'elle est indiquée par les inscriptions au livre brouillard, a été relevée sur la carte remise et si ce relevé est correct il montre que l'*Ophelia* ne mit pas directement, après le 18 à midi, le cap sur le bateau-feu de Haaks, mais bien à l'ouest, c'est-à-dire fort près dans la direction de la place où eut lieu l'engagement. Le 18 à midi, une escadre britannique s'approchait du lieu de l'engagement de la veille. A 1 h. 20 du soir, Jacques-Alexandre Cox, opérateur de télégraphie sans fil à bord du navire de S. M. *Lawford*, qui faisait partie de l'escadre, capta des signaux très nets en chiffre sur l'onde de 300 mètres utilisée par les navires allemands. Il n'entendit pas le début du message, mais il recueillit et nota ce qu'il entendit : il a consigné les lettres dans son affidavit. Il constata que c'était un message d'un navire allemand utilisant l'indicatif d'appel DOP s'adressant à KAV, qui veut dire Norddeich. A la fin du message il entendit un signal de réponse de Norddeich qui apparemment répondait ou accusait réception du message qu'il avait noté. A 1 h. 30 il rendit compte à son capitaine qu'un vaisseau allemand à proximité de l'escadre télégraphiait en chiffre à Norddeich, et quelques minutes après on vit le vaisseau qui fut reconnu être l'*Ophelia*. De l'affidavit du capitaine du *Lawford* il résulte que le *Lawford* à 1 h. 30 était par 52°56′ de latitude N. et 3°50′ de longitude E. L'*Ophelia*, quand on l'aperçut, était à environ six milles du *Lawford*, et, de l'affidavit du lieutenant Peters, du *Meteor*, autre vaisseau de la même escadre britannique, il ressort que l'*Ophelia*, quand on le vit, était à l'est de l'escadre et faisait route sur l'ouest. La position de l'*Ophelia* au moment où il envoya le message capté par Cox doit donc avoir été approximativement par 52°56′ de latitude N. et 4° de longitude E. Il était, au moment où il envoya ce message, 1 h. 20 du soir (heure anglaise), 2 h. 20 (heure allemande). Il est très important de retenir cette heure et cette position approximative.

L'*Ophelia* fut arrêté, et à son bord monta le lieutenant Peters qui rapporte ce qui arriva dans un affidavit. Il demanda à voir les papiers de bord et on lui montra les certificats attestant que le navire avait été aménagé en navire-hôpital et que son nom avait été enregistré comme tel ; ces pièces, déclare t-il, lui semblèrent être en ordre, comme elles l'étaient effectivement. On lui dit que le navire avait reçu l'ordre de se rendre par 52°51′ de latitude N. et 3°55′ de longitude E. et de faire des recherches dans les environs. Le lieutenant demanda si ces ordres étaient écrits. Le capitaine Pfeiffer lui répondit que tout d'abord il avait reçu l'ordre de se rendre en mer, mais « qu'après être sorti du port », il avait reçu l'indication du point de destination par télégraphie sans fil. Le port qu'il avait quitté la nuit précédente étant Heligoland, c'était une manière singulière de dire qu'il avait reçu ces ordres environ une heure et demie ou moins avant la conversation. Sur

demande, le document qu'on prétendait être le message par télégraphie sans fil fut présenté et il a été soumis à Leurs Seigneuries. Il est écrit sur une formule analogue au message précédent, mais l'heure et la date de sa réception ne sont pas inscrits dans l'espace à ce destiné. Les mots « en clair », « en chiffre », « déchiffré » ne sont nullement rayés, mais les témoins allemands ont déclaré au cours des débats que c'était un message en clair. Le capitaine dit au lieutenant Peters qu'il ne savait point ce qu'il devait rechercher, mais que probablement c'étaient des cadavres. Il fut incapable, au cours des débats, de fixer avec précision le moment où il entendit pour la première fois parler des quatre canonnières allemandes coulées, mais il croit que ce fut le lieutenant Peters qui lui en parla. Il semble qu'au cours de la visite du lieutenant Peters on n'ait pas parlé de messages expédiés par le navire soit pour demander des ordres, soit pour toute autre raison et le lieutenant Peters ne dit pas à Pfeiffer qu'un message ait été intercepté. L'imprécision des réponses faites et les circonstances excitèrent généralement des soupçons et l'*Ophelia* reçut l'ordre, qu'il exécuta, de suivre le *Meteor* à Yarmouth. Dans l'affidavit de Pfeiffer en date du 13 février, où sont exposés les fondements de sa revendication, figure la déclaration sous serment que voici : « Pour autant que je sache, l'appareil de télégraphie sans fil installé à bord dudit navire servit deux ou trois fois seulement pour recevoir des ordres urgents. Aucun message par télégraphie sans fil ne fut envoyé du navire, excepté un à Norddeich le 18 octobre pour demander des ordres, message qui fut évidemment entendu par l'escadre britannique.... Tous les messages reçus ou envoyés par ce moyen durant le voyage furent exactement notés sur des feuilles volantes dans l'intention de les transcrire sur un livre, feuilles auxquelles je demande qu'on se reporte. On se proposait de tenir un livre distinct pour les messages par télégraphie sans fil, mais ce livre n'avait pas été ouvert en fait au moment de la capture, les messages étant trop rares ».

Cette déclaration ne concorde pas, du reste, exactement avec les faits tels que par la suite il les exposa dans son témoignage. Dans son témoignage, Pfeiffer exposa qu'il se rendit sur l'emplacement du bateau-feu de Haaks à midi, le 18, qu'il envoya alors à Norddeich un message par télégraphie sans fil, dont il n'avait pas de copie, mais qui, à son souvenir, était conçu en ces termes : « Prière de transmettre le message suivant à Würtemberg : Suis au bateau-feu de Haaks. Demande instructions complémentaires. »

Comme on lui avait demandé à quelle heure ce message avait été envoyé il déclara : « Ce doit être vers une heure ; mais il peut l'avoir été à midi et demie ou plus tard. ».

Puis il déclara avoir reçu cette réponse : « Opérez recherches par 3°55′ E. 52°51′ N. et aux environs », et cela vers deux heures. Lors du contre-interrogatoire par l'Attorney General, comme on le questionnait au sujet des deux messages adressés au navire, il déclara : « Le second [c'est-à-dire, le message chiffré au navire] était chronologiquement le plus ancien. Il était du 17, tandis que l'autre [c'est-à-dire celui en clair] était du 18 à midi. »

Puis il déclara que le message émanant du navire fut expédié vers une

heure. Le capitaine Ridder, capitaine de navigation de l'*Ophelia*, dans son témoignage, déclara qu'ils arrivèrent près du bateau-feu de Haaks vers une heure, et qu'ils n'avaient alors aucune instruction nouvelle; qu'il n'avait pas connaissance des messages expédiés ou reçus, mais que par la suite il reçut de Pfeiffer l'ordre de faire route sur un point de longitude et de latitude déterminées qu'il ne pouvait se rappeler. Grau, l'opérateur de télégraphie sans fil à bord de l'*Ophelia*, fit une déposition sur la réception et l'expédition des divers messages le 17 et le 18. Quant à l'heure où il envoya le message par télégraphie sans fil, il déclara « qu'il n'était pas loin de midi, dans les environs de midi ». Cela était en complet désaccord avec les affirmations du demandeur, savoir que le message intercepté par Cox à 1 h. 20 (heure anglaise), 2 h. 20 (heure allemande) était celui envoyé par l'*Ophelia* pour demander des instructions. On s'efforça d'expliquer le témoignage de Grau en suggérant que par midi il entendait simplement dire le milieu de la journée, ce qui ne serait pas incompatible avec 2 h. 20 du soir; mais cette explication ne saurait être admise.

Au procès, l'Attorney General alors en fonctions prétendit que le message intercepté était, comme l'affirmait la partie adverse, un message pour demander des instructions complémentaires; mais il est clair que le savant Président ne se contenta pas de cela. C'est ce que montre la question 437, ainsi que son interrogatoire du témoin Grau à l'effet de savoir si le code employait quatre lettres pour chaque mot. Dans un extrait, lu par l'avocat, tiré des notes de la réplique du Solicitor General, le Président disait : « Jusqu'à présent on a plutôt supposé que le message intercepté était le message qu'on avait déclaré avoir envoyé; mais il se pourrait qu'il n'en fût rien et, ce matin, je cherchais à tirer du témoin des renseignements qui me permettraient de dire s'il en était ainsi ou non. »

En rendant sa décision, le Président, sans aucun doute, se basa sur l'hypothèse de l'Attorney General, savoir qu'il s'agissait du même message. L'appelant, dans son argumentation, soutint que l'Attorney General maintenant en fonctions ne pouvait pas soutenir que le message intercepté n'était pas celui que les témoins allemands avaient déclaré être. Leurs Seigneuries ne partagent point cette opinion. Si le précédent Attorney General, en concédant ce point au demandeur, avait amené celui-ci à s'abstenir de fournir la preuve qu'il aurait autrement pu donner, il aurait pu en être différemment; mais tel ne fut pas le cas. La déposition fut complète et c'est de cette déposition que surgit le point en litige. Si le jugement dont il est fait appel avait été défavorable aux prétentions de la Couronne il aurait été plus douteux qu'un recours en appel pût être fondé sur un moyen dont on n'aurait pas fait état en première instance; mais il est parfaitement admissible d'appuyer un jugement sur un moyen non produit en pemière instance, si la Cour a en sa possession tous les éléments de preuve sur lesquels est fondé ce moyen.

Comme on l'a fait remarquer, non seulement le moment où le message fut intercepté est en complète discordance avec la version allemande, mais celle-ci est également en désaccord avec la position du vaisseau lors de

l'émission du message intercepté. Le bateau-feu de Haaks est (ou du moins serait, s'il était en place) situé par 52°57'8" de latitude N. et 4°18'3" de longitude E. Comme on l'a déjà fait remarquer, l'*Ophelia*, quand il transmit le message, devait se trouver approximativement par 52°56' de latitude N. et 4° de longitude E. C'est-à-dire que s'il se rendit jamais sur le lieu où stationnait le bateau-feu de Haaks, il avait déjà, avant d'avoir demandé où reçu des instructions pour aller par 52°51'N. et 3°55 E., parcouru, poussé par un instinct divinatoire, une distance considérable dans la direction générale dans laquelle on devait par la suite lui ordonner d'aller, et ce sans qu'il ait eu la moindre idée du désastre qui venait effectivement de se produire la veille. De plus, les renseignements que le Président tira du témoin Grau sur le caractère du code HBV, ne permettent guère d'admettre que le message recueilli par Cox puisse correspondre au message dont a parlé Pfeiffer. Il prétend indiquer sous serment les termes exacts, mais il peut être assez habile pour modifier leur ordre afin d'éviter de donner la clef du code; aussi, peut-être, ce point n'est-il pas très important. D'ailleurs, si le message non chiffré qui donnait l'ordre de se rendre à la latitude et à la longitude indiquées avait été réellement reçu après le message intercepté par Cox, il est remarquable que le message en clair n'ait été entendu ni par Cox, ni par aucun autre opérateur de télégraphie sans fil de l'escadre. Il est vrai que pour l'entendre l'opérateur devait écouter en accordant son poste avec la longueur d'onde utilisée par les Allemands, mais ils le faisaient probablement tous de temps en temps comme le fit Cox. De cette preuve il apparaît avec certitude que l'*Ophelia* devait avoir reçu des instructions sur sa direction bien longtemps avant 2 h. 30 (heure allemande), moment où Cox entendit son message en chiffre, et que, dans ces conditions, ce message ne pouvait être une demande d'instructions. Aussi y a t-il, étant donné les éléments de preuve présentés à la Cour, de très fortes raisons de ne pas croire à l'explication donnée par l'appelant du message intercepté au cours de son émission par l'*Ophelia*. En dehors de ces raisons, la conduite du personnel chargé de l'*Ophelia* a été telle qu'elle lui ôte tout crédit, et c'est sur cette raison que se fonde principalement la décison du savant Président. Il y a trois points à considérer dans cette conduite telle qu'on l'a admise : 1° le droit pour un navire-hôpital de transmettre un message en chiffre secret, 2° la négligence à enregistrer convenablement les ordres reçus et les opérations du navire, et 3°, point le plus important, la destruction de ces registres tels qu'ils étaient.

Ce que la Convention de La Haye dit relativement aux installations de télégraphie sans fil est que «le fait de la présence à bord » d'une installation de télégraphie sans fil ne supprime pas l'immunité, mais elle ne dit rien qui justifie l'envoi de messages en chiffre secret ; tous les messages expédiés par un navire-hôpital devraient être d'un caractère innocent. L'avocat, dans sa plaidoirie pour l'appelant, a réussi à exposer divers cas où des ordres adressés à un navire-hôpital seraient de nature à justifier leur transmission en chiffre secret pour éviter leur découverte par l'ennemi, mais il n'a pas réussi à imaginer un message qu'un navire-hôpital serait en droit

d'envoyer et qui puisse, à juste titre, être caché à l'ennemi. Pour ce qui est du message que les témoins allemands prétendent avoir été expédié par l'*Ophelia* pour demander des instructions, il est impossible d'imaginer une nécessité quelconque de le transmettre en chiffre secret. Le message qui, à ce qu'on prétend, a été adressé en réponse était lui-même en clair. Leurs Seigneuries se déclarent absolument incapables d'imaginer des circonstances qui pourraient justifier l'envoi par un bateau-hôpital d'un message en chiffre secret; mais sans décider qu'il est de règle absolue que le simple fait pour un navire-hôpital d'expédier un tel message pourrait suffire par lui-même à le priver de son droit de protection et le rendre susceptible de capture et de confiscation, on peut certainement dire que, si de tels messages sont expédiés, on doit en prendre note d'une manière claire et satisfaisante, de telle sorte que lorsque le droit de visite est exercé on puisse fournir une preuve raisonnable de l'expédition des messages, de leur caractère innocent et de la nécessité de les envoyer en chiffre secret. Il ne serait point nécessaire dans un tel registre de noter les mots textuellement, ce qui permettrait de trouver la clef du chiffre au cas où le message aurait été intercepté et noté. Le contenu pourrait être indiqué et dans un registre de signaux régulièrement tenu et sans lacunes apparentes, de telles inscriptions seraient assurées d'un crédit considérable.

De l'avis de Leurs Seigneuries, il serait du devoir d'un navire-hôpital, même non muni d'une installation de télégraphie sans fil et à plus forte raison s'il en était muni, de tenir un registre complet et exact. C'est une coutume maritime, depuis très longtemps établie, pour les vaisseaux de mer de tenir obligatoirement des registres. Au début, sans aucun doute, on exigeait des registres, comme on le fait maintenant, pour la navigation du vaisseau; et lorsque le temps empêchait la prise d'observations astronomiques, un navire aurait ignoré sa position si l'on n'avait pas noté les directions suivies et la distance approximativement parcourue. Mais on a pris l'habitude de faire du livre de bord une relation complète du voyage et de tous ses incidents. Dans certains pays le livre de bord fait légalement foi par lui-même de son contenu. Dans notre pays il est soumis à cette règle prédominante en matière de preuve qu'un homme ne peut (sauf quelques exceptions dans les affaires capitales et matières analogues) produire en sa faveur le contenu de ses propres livres. Mais même dans nos Cours de justice un livre de bord bien tenu est dans tous les différends connexes à un voyage ou en résultant, considéré comme d'un très grand poids; et entre les commerçants, les assureurs et tous autres s'occupant d'affaires maritimes, il est en pratique considéré comme quasi-probant, s'il ne résulte d'une preuve externe ou interne qu'il a été falsifié.

Dans les Cours de Prises, en particulier, le livre de bord a toujours été traité comme un document très important. Jadis, sans doute, toutes les mentions relatives au voyage étaient incrites sur un livre unique, le livre de bord, mais actuellement on tient souvent plus d'un livre : un vapeur a son livre des machines, car de la sorte le mécanicien peut y faire ses inscriptions directement au lieu d'avoir à donner des détails au second

pour l'inscription au livre de bord. De même, il est devenu fort commun sur les vaisseaux qui font beaucoup de signalisation de tenir un registre distinct des signaux, où les inscriptions sont faites par l'officier chargé des signaux. Dans le cas de l'*Ophelia*, le livre principal, ou livre de bord, n'est pas tenu de façon très satisfaisante. Souvent il omet de mentionner la route suivie et d'autres faits qui seraient utiles pour faire la lumière sur l'emploi du navire. Comme on l'a déjà remarqué incidemment, il enregistre occasionnellement un signal reçu, mais omet de mentionner le signal reçu ensuite. On conçoit que cela arrive facilement si l'on ne tient point de livre distinct des signaux. Etant donné le danger qu'il y a de voir les navires-hôpitaux faire des signaux interdits, ces navires devraient certainement tenir un livre des signaux. Quant à ce que fit l'*Ophelia* relativement à la tenue d'un livre des signaux, les témoignages sont très confus et contradictoires. Quelques-uns ont déjà été mentionnés.

Les signaux en Morse, déclarent les témoins, étaient consignés dans un livre, mais personne n'a beaucoup de renseignements sur ce livre et les marins signaleurs qui tenaient ce livre furent invoqués mais non appelés en témoignage. Le seul signaleur appelé à témoigner fut Grau, l'opérateur de télégraphie sans fil, qui, après avoir fait pas mal de déclarations confuses, a dit finalement qu'il ne savait rien des signaux Morse. Relativement aux messages par télégraphie sans fil il déclara qu'il les inscrivait dans ce qu'il appelait le livre F.T. (Funken Telegraphie) et que dans ce livre il inscrivit divers messages tout à fait insiguifiants concernant les affaires du navire et adressés à Kiel. Sur la question 1260, il déclara nettement au Président qu'il y avait deux livres : un premier, le livre F.T. et un second pour les informations d'ordre général transmises par Norddeich à l'intention du monde en général. Ce témoignage relativement au livre F.T. était évidemment en contradiction avec l'affidavit de Pfeiffer déjà mentionné. Si l'on considère les témoignages dans leur ensemble, il semble qu'on ait la plus grande incertitude sur le point de savoir quels livres d'enregistrement des signaux étaient réellement tenus; mais le seul fait certain est qu'à part le livre d'informations, tous ceux qui étaient tenus furent jetés par dessus bord quand on vit que le vaisseau allait être visité. Si l'on n'avait expédié que des signaux innocents, le livre des signaux aurait été, entre tous les autres, celui qu'on aurait dû conserver. Aussi, il en résulte que l'appelant ne peut produire absolument rien pour justifier son récit, savoir que tous les signaux expédiés (y compris celui qui, d'après les déclarations qu'il fait sur sa teneur, fut si inutilement expédié en chiffre secret) étaient d'un caractère innocent. De plus, l'absence de telles preuves, si jamais elles existèrent, est la conséquence de ses propres actes.

Ceci nous amène à traiter de ce qu'on appelle en langage technique une destruction de documents (*spoliation of documents*), sujet sur lequel le Président, à juste raison de l'avis de Leurs Seigneuries, a beaucoup insisté. Les autorités en la matière ont été soigneusement passées en revue dans son jugement et ces autorités ainsi que d'autres furent citées en appel par l'avocat de l'appelant. Lorsqu'on considère ces autorités, il est nécessaire

de se rappeler que la procédure en Cour des Prises a subi des modications très profondes du fait des nouvelles règles abolissant l'enquête préliminaire. Les changements dans la façon de traiter les affaires à l'époque contemporaine peuvent avoir enlevé à cette enquête préliminaire une partie de son utilité et une modification de la procédure peut avoir été désirable ; mais la suppression absolue de l'enquête préliminaire semble à Leurs Seigneuries, comme cette Commission l'a remarqué au cours des présents débats et d'autres affaires récentes, desservir parfois les intérêts de la Couronne. Certainement dans la présente affaire le demandeur a tiré de la procédure un avantage qu'il n'aurait pas eu avec l'ancienne procédure.

Dans les affaires où l'on a eu à s'occuper de la destruction des documents la question a été fréquemment soulevée lors de la production préliminaire des documents, et on a débattu la question de savoir si l'on devait ou non autoriser un complément de preuve. Cette question ne peut se poser avec la procédure actuelle et il est possible qu'à certains égard l'ancienne doctrine fut plutôt technique. Son contenu, pourtant, subsiste, s'impose maintenant autant que jamais et s'applique non seulement aux affaires de prises mais encore à presque toutes les espèces de différends. Si quelqu'un détruit délibérément un document dont le contenu aurait fortement milité en sa faveur ou contre lui, il en résulte une présomption aussi forte que possible que, s'il eût été produit, ce document eût milité contre lui ; et même s'il détruit le document de son fait mais dans des conditions telles que l'intention de supprimer la preuve doive être écartée, même alors il doit pâtir de son acte. Il est dans la position où il se trouve sans l'appui sur lequel il aurait pu compter dans son affaire.

Dans la présente affaire il y a deux destructions distinctes de documents : d'abord le fait d'avoir jeté par dessus bord les documents quand le vaisseau était sur le point d'être visité, ensuite la destruction des comptes concernant l'approvisionnement en signaux lumineux et leur consommation. Pour ce qui est du premier fait, l'Attorney General admet que la destruction du code pour l'empêcher de tomber aux mains de l'ennemi est pour le moins excusable. Il est en effet si évident qu'on devait agir ainsi qu'on ne saurait s'en plaindre. Mais le capitaine Pfeiffer a admis naïvement que, lorsqu'il jetait les documents par dessus bord pour les empêcher de tomber aux mains de l'ennemi, il avait comme règle de conduite qu'il fallait en jeter par dessus bord trop plutôt que trop peu, et il a ajouté que le livre des signaux en Morse contenait des messages absolument innocents qui auraient pu être lus par n'importe qui. C'était probablement vrai : mais il pouvait aussi en contenir quelques uns de nature moins innocente et il est fort évident que lorsqu'il jeta le livre par dessus bord il savait qu'il en contenait ou bien n'était pas sûr qu'il n'en contînt piont.

Le livre des signaux en Morse n'aurait pas révélé le secret ou divulgué la clef du code de signaux par télégraphie sans fil ; de sorte qu'il ne pouvait y avoir aucune raison de le détruire si ce n'est le sentiment qu'une irrégularité s'étant réellement produite, elle pouvait être divulguée par le livre. Comme on l'a fait remarquer, le livre des signaux par télégraphie

sans fil aurait pu être tenu de façon à ne pas révéler le chiffre ou en donner la clef. La destruction du compte des signaux lumineux ne peut trouver d'excuse dans la crainte de la divulgation d'un code secret. On prétend qu'il était d'un caractère innocent parce que le détachement chargé de la surveillance du navire fut informé de son contenu et que des officiers britanniques l'avaient déjà examiné. Des officiers britanniques n'examineraient pas minutieusement, de prime abord, des documents de cette nature mais admettraient qu'en cas de besoin on pourrait les regarder par la suite. Pfeiffer et le payeur connaissaient, sans aucun doute, la vraie destination des signaux lumineux et espéraient que les Anglais qui jusqu'à alors n'avaient point fait d'observations à ce sujet ne la découvriraient pas ; c'est pourquoi ils détruisirent le livre. De leur acte ils ne donnèrent aucune justification digne de ce nom. Même si les livres eussent été bons à mettre au pilon, pourquoi les détruire ?

Leurs Seigneuries estiment que le capitaine Pfeiffer et les autres témoins se sont, par leurs actes, mis d'eux-mêmes en situation telle qu'on ne peut ajouter foi à leur déposition ; que cette déposition révèle des faits dont aucune explication satisfaisante n'est ou ne peut être donnée ; et que bien que dans les preuves par affidavit de la Couronne quelques ambiguités ont été relevées qui n'ont pas été éclaircies par un contre examen ou un nouvel examen, il y a cependant dans ces affidavits des chefs d'accusation auxquels ou n'a pas répondu. Ils estiment que le Président avait tout à fait raison de décider que « l'*Ophelia* n'était ni construit, ni aménagé, ni utilisé dans le seul et unique but de porter aide et secours aux blessés, malades et naufragés, et qu'il était aménagé et utilisé comme navire signaleur dans un but militaire ». Leurs Seigneuries approuvent cette sentence qui justifie évidemment la condamnation du vaisseau comme de bonne prise. Elles conseilleront humblement à Sa Majesté de rejeter l'appel, avec frais.

Appel rejeté.

Du 8 mai 1916. — Comité judiciaire du Conseil Privé. — Lord Parker, Lord Sumner, Lord Parmoor, Lord Wrenbury, Sir A. Channell. — Avocats ; Hewitt, Urquhart et Woollacott pour les appelants ; le Solicitor du Trésor.

112

Haute Cour de Justice
Division d'Amirauté (en matière de prises), 11 mai 1916

Caractère ennemi des marchandises, Produit du sol ennemi, Propriétaire neutre, Confiscation, Chargement en temps de paix.

Des marchandises qui sont le produit d'immeubles situés en pays ennemi ont le caractère ennemi, alors même que le propriétaire est une société neutre, et par suite, elles sont confiscables; quand bien même ces marchandises auraient été embarquées en temps de paix.

(Navire britannique *Asturian* [cargaison])

Sir Samuel Evans, président :

Une partie de la cargaison chargée à bord de ce navire consistait en 2.560 caisses de raisins embarquées à Smyrne avant la guerre par la Banque d'Orient et consignées à son ordre à Liverpool. Lesdites caisses furent saisies à Liverpool, le 12 novembre 1914. Le 1er janvier 1915, la Banque d'Orient a déclaré intervenir dans cette procédure de prise comme propriétaire des 2.560 caisses. Le 19 avril, une réclamation fut présentée touchant les raisins ou le produit de leur vente par ou pour le compte de la Banque d'Orient, pour ce motif qu'elle était neutre et qu'à toute époque importante elle avait été propriétaire des marchandises.

La Banque d'Orient est une société grecque, ayant son siège social à Athènes et une succursale à Smyrne. La société fait des affaires comme banquier et comme commerçant. Elle possède et exploite des terrains et dispose de leurs produits. Entre autres propriétés foncières, elle possède un vignoble à Magnésie, près de Smyrne. Les raisins réclamés dans cette procédure étaient le produit de ce vignoble. Ils furent chargés par les réclamants sur le vapeur *Asturian* à leur ordre à Liverpool pour vente par leurs agents. Ledit terrain ou vignoble est considéré comme la propriété de la société réclamante. Il était nominalement possédé pour elle par un ou plusieurs de ses employés, comme le ou les trustees inscrits pour son compte. C'était une pure formalité nécessitée par le fait que le Gouvernement Ottoman ne permettait pas d'enregistrer un immeuble au nom d'une société étrangère.

Selon l'affidavit de Manuel Camara, il y avait trois trustees inscrits qui tenaient et administraient l'immeuble pour la Banque d'Orient; mais, selon la lettre du 4/17 avril 1916 et ses annexes, il apparaît que la propriété était nominalement tenue pour elle par un de ses directeurs, Loncas, qui signa une déclaration de trust dans laquelle il déclara que la propriété était en la possession incontestable de la Banque d'Orient et que l'enregistrement en son nom était « purement fictif ».

Quelle qu'ait pu avoir été la forme technique, les réclamants eux-mêmes affirment qu'ils étaient les propriétaires réels du vignoble ; et leur réclamation a été fondée sur la propriété du terrain et de ses produits. L'argumentation en leur faveur était, en général, basée sur leur prétendu domicile neutre, leur siège social étant à Athènes et leur affaire de Smyrne étant une simple succursale à l'égard de laquelle il était dit qu'elle avait le privilège du régime des capitulations turques. En vertu de ce régime, ils prétendaient que leur position à Smyrne et leur caractère comme propriétaires du vignoble étaient ceux de sujets neutres du Royaume de Grèce. A cet égard

une grande partie de l'argumentation présentée devant moi tourne autour des questions de domicile commercial, de l'effet des capitulations turques et de leur prétendue abolition avant la guerre par la Sublime Porte.

Selon la vue que j'ai de cette affaire, toutes ces questions sont sans portée. Le seul fait dont dépende la décision de la Cour est que les marchandises réclamées étaient le produit de l'immeuble dont les réclamants étaient propriétaires ou détenteurs en pays ennemi. Le droit applicable est bien établi, à savoir que le produit d'un tel immeuble, même s'il est en la possession ou est la propriété de la personne propriétaire de cet immeuble ou qui le possède, même si celle-ci est neutre ou réside en pays neutre, est confiscable s'il est capturé ou saisi par un belligérant avec lequel est en guerre l'Etat où est situé l'immeuble. Cette doctrine a été proclamée dès 1803 comme ayant été si souvent adoptée tant par la Cour des prises anglaise que par la Cour des Commissaires d'appel pour les affaires de prises qu'elle n'était plus sujette à question ou discussion : voy. le *Phœnix* [1803] (5 C. Rob. 20; 1 Eng. P. C. 459 n.). Elle fut aussi adoptée et acceptée par la Cour suprême des Etats-Unis d'Amérique dans l'affaire des *Trente tonneaux de sucre,* ou *Benzton* c. *Boyle* [1815] (9 Cranch (Amer.), 191; Scott, *Cases on International Law,* 598).

Cette doctrine n'a pas été contestée et elle reste encore en pleine vigueur comme faisant partie du droit des gens. Elle est bien posée par feu Hall dans la dernière édition de son ouvrage de droit international en ce passage : « La propriété est considérée comme étant nécessairement ennemie par son origine quand elle consiste dans le produit de biens possédés par un neutre en territoire belligérant bien qu'il n'y réside pas Le terrain, est-il admis, étant fixe est nécessairement associé aux intérêts permanents de l'Etat auquel il appartient et son propriétaire, loin de pouvoir imprimer son propre caractère, s'il se trouve être neutre, sur lui et ses produits, est entraîné par l'étroitesse de son association avec la propriété qui ne peut être changée en une identification de celle-ci à son caractère national. Le produit de cette propriété est en conséquence sujet à capture dans toutes les circonstances dans lesquelles la propriété de l'ennemi peut être saisie. » Hall, *International Law,* 6e édit., p. 497.

Les réclamants ont invoqué le fait que le chargement des marchandises fut antérieur à l'existence de l'état de guerre entre ce pays et la Turquie. D'après le principe énoncé dans le passage ci-dessus de Hall, ce fait n'affecte pas la question de confiscabilité des biens; et, en vérité, il fut expressément déclaré par Sir William Scott dans l'affaire du *Vrow Anna Catharina* [1804] (5 C. Rob., 167) que le produit d'un terrain situé en pays ennemi était sujet à confiscation bien qu'embarqué en temps de paix.

En conséquence, le jugement de la Cour est que les marchandises réclamées doivent être réclamées comme si elles étaient propriété ennemie et que par suite elles étaient sujettes à saisie comme de bonne prise et qu'elles doivent elles-mêmes ou le produit de leur vente être confisqués à titre de prise au profit de la Couronne en vertu des droits d'Amirauté.

Du 11 mai 1916. — Haute Cour de Justice. Division d'Amirauté. — Sir Samuel Evans, président. — Avocat : le Solicitor du Trésor, Markby, Stewart et Cie

113

Comité judiciaire du Conseil Privé, 17 mai 1916

Décision condamnant des marchandises, Nouveau débat, Pouvoir de la Cour des Prises, Conseil Privé; Commission des réclamations en matière de prises.

La Cour des Prises peut, pour éviter une injustice grave, décider, après condamnation des marchandises, de nouveaux débats afin de permettre aux parties d'être entendues ;

Et le Conseil Privé peut accueillir la demande, rejetée en première instance, d'exercer ce pouvoir.

Le fait que le Procureur Général a envoyé la réclamation de l'intéressé à la Commission des Réclamations en matière de Prises ne met pas obstacle à l'admission d'une demande de nouvel examen par la Cour des Prises.

(Navire allemand *Bolivar* [cargaison])

Des marchandises expédiées par la maison vénézuelienne Juan Paris, de Maracaïbo, à son agent de Hambourg pour être vendues sur place à la maison allemande Geherdus et fils, furent saisies sur le voilier allemand *Bolivar* et condamnées le 1er octobre 1914 par la Cour des Prises de Londres comme marchandises ennemies, sans réclamation au nom de Juan Paris. Celui-ci n'avait appris la capture du *Bolivar* qu'en octobre 1914. Ignorant encore la condamnation de ses marchandises, il chargea son correspondant de Londres, Grace Brothers and C°, de demander mainlevée de la saisie de celles-ci. Grace Brothers and C° remirent les documents reçus de Maracaïbo au Procureur Général qui les transmit à la Commission des Réclamations en matière de Prises (Prize Claims Committee) (1). La Commission s'étant déclarée incompétente, une requête fut présentée, le 7 mai 1915, à la Cour des Prises pour réclamer au profit de Juan Paris, le produit de la vente des marchandises ; le 10 mai, le Président rejeta cette requête et refusa le permis d'en appeler pour le motif que l'appelant avait choisi de s'adresser à la Commission des Réclamations en matière de Prises et qu'il avait saisi tardivement la Cour des Prises. Le 15 mai, le réclamant adressa une pétition au Conseil Privé à l'effet d'être admis à appeler de la décision du Président. En faveur de l'appelant, Sir Robert Finlay et C. Robertson Dunlop font remarquer qu'il demande seulement un nouvel examen par la Cour des Prises ce que la Cour a le pouvoir d'ordonner ; ils invoquent le précédent de l'*Orcoma* (2). Le Solicitor General oppose que l'appelant a acquiescé à la sentence de condamnation en s'adressant à la Commission des Réclamations en matière de Prises, laquelle exerce la bienveillance de la Couronne, que, d'autre part, le Président de la Cour des Prises a le pouvoir discrétionnaire d'apprécier s'il y a lieu à nouvel examen et qu'on ne peut s'immiscer dans l'exercice de ce pouvoir.

Lord Parker :

Toutes les fois qu'il pourrait en résulter une grave injustice, la Cour a, selon l'avis de Leurs Seigneuries, le pouvoir de casser d'elle-même ses

---

(1) Sur cette Commission, voy. *suprà*, t. I, Annexe, p. LXXXVI et CVIII.

(2) Voy. *suprà*, t. I, p. 247.

propres jugements de condamnation pour permettre aux tiers de bonne foi de faire valoir leurs revendications, lorsque ces tiers n'ont pas effectivement été entendus et n'ont eu aucune occasion de comparaître. Ce pouvoir est discrétionnaire et ne doit être exercé qu'au cas où une grave injustice résulterait du maintien du jugement en question et si la demande en réparation a été faite promptement. Dans la présente affaire, le savant Président a refusé de recevoir la demande à raison du retard, sous l'impression, semble-t-il, que les demandeurs avaient invoqué l'assistance du Comité des Réclamations en matière de Prises (Prize Claims Commitee), alors qu'en fait les documents avaient été adressés à ce Comité par le Procureur général. Dans ces circonstances, il n'était pas déraisonnable pour les demandeurs d'attendre le résultat des démarches du Procureur général avant d'engager de nouvelles procédures en la matière.

C'est pourquoi Leurs Seigneuries estiment qu'il y aurait lieu de rendre une ordonnance autorisant l'appel et de charger la juridiction inférieure d'examiner la requête des demandeurs avec faculté pour ceux-ci d'y apporter toutes modifications qu'ils jugeront utiles et de produire les preuves convenables à l'appui de ladite requête.

Relativement aux dépens de cette demande en appel, Leurs Seigneuries sont d'avis de n'allouer de dépens d'aucun côté. Le Président statuera sur les dépens du procès devant la juridiction inférieure quand il jugera ultérieurement la requête.

Leurs Seigneuries adressent humblement avis en ce sens à Sa Majesté.

Du 17 mai 1916. — Comité judiciaire du Conseil Privé. — Lord Parker, Lord Sumner, Lord Parmoor, Sir Arthur Channel. — Avocats : Thomas Cooper et Cie; le Solicitor du Trésor.

114

Haute Cour de Justice
Division d'Amirauté (en matière de prises), 22 mai 1916

CONVENTION XI DE LA HAYE DE 1907, CORRESPONDANCE POSTALE, NAVIRE NEUTRE, CONTREBANDE DE GUERRE, CAOUTCHOUC, CONFISCATION.

L'inviolabilité de la correspondance postale consacrée par la Convention XI de La Haye de 1907 ne s'étend pas à des envois postaux transportés sur navires neutres et contenant de la contrebande de guerre (caoutchouc) destinée à l'ennemi ;

En conséquence ces objets sont confiscables.

(Navires hollandais *Tubantia*, *Gelria* et *Hollandia* [envois postaux])

La Couronne demande la condamnation d'une quantité considérable de caoutchouc expédiée par la poste et saisie sur les vapeurs hollandais *Tubantia, Gelria* et *Hollandia*. Il s'agissait de 464, 1.390 et 1.265 paquets envoyés par W. Hoffmann, de Para, à G. Vogtmann et Cie, de Hambourg. Ils se présentaient sous l'aspect d'envois innocents : or le caoutchouc était contrebande de guerre absolue. La correspondance échangée entre les parties, et qui a été présentée à la Cour, montrait que ce trafic s'était poursuivi sur une large échelle. L'Attorney General en demandant la confiscation, invoqua le précédent du *Simla* (1). Il ajouta que bien que personne n'eût comparu pour réclamer ce caoutchouc, comme on a largement tenté d'abuser de la Convention XI de La Haye de 1904, il était désirable que des faits de ce genre fussent connus de la part de ceux qui sont tentés de critiquer la conduite des autorités britanniques.

Sir Samuel Evans, président :

Ces paquets de caoutchouc étaient envoyés comme s'ils avaient été de la correspondance postale innocente parce que, je présume, on pensait qu'ils seraient protégés par l'article 1er de la Convention XI de La Haye d'après lequel la correspondance postale des neutres et des belligérants, quelque soit son caractère privé particulier, trouvée en mer sur un navire est déclarée inviolable. Ils ne sont certainement pas protégés par cette convention. L'essai d'employer cet article à couvrir des paquets de caoutchouc envoyés par la poste est extrêmement malhonnête ; et il montre combien peu d'effet est donné en temps de guerre à ces conventions qui ont été faites en temps de paix.

Mon devoir est clair et c'est de condamner ces milliers de paquets saisis à bord de ces navires hollandais comme marchandises de contrebande destinées au pays ennemi. L'Attorney General a appelé l'attention sur la nécessité de rendre publique le fait que des marchandises semblables à celles-ci ont été embarquées en grande quantité et, quoique étant de contrebande, sont envoyées de cette façon de pays neutres en Allemagne sur des navires neutres comme s'il s'agissait de communications postales honnêtes.

Du 22 mai 1916. — Haute Cour de Justice. Division d'Amirauté (en matière de prises). — Sir Samuel Evans, président. — Avocats : l'Attorney General, R. A. Wright et le Solicitor du Trésor.

115

Haute Cour de Justice
Division d'Amirauté (en matière de prises), 9 juin 1916

DÉTROIT DE MAGELLAN, LIBERTÉ DE PASSAGE, EAUX TERRITORIALES DU CHILI ; NAVIRE NEUTRE, ASSISTANCE HOSTILE, CAPTURE DANS LES EAUX

(1) Voy. *suprà*, t. I, p. 248.

TERRITORIALES NEUTRES, VALIDITÉ DE LA CAPTURE, CONVENTION XIII DE LA HAYE DE 1907.

Le détroit de Magellan est ouvert au libre passage des navires de commerce ce qui ne fait pas obstacle à ce qu'il soit, en tout ou en partie, compris dans les eaux territoriales du Chili.

Lorsqu'un navire neutre se livrant à l'assistance hostile a été capturé dans les eaux territoriales neutres, seul l'Etat neutre peut élever des objections contre la validité de cette capture;

Et si l'Etat neutre s'abstient, la restitution du navire capturé ne peut être prononcée pour le seul motif que la capture a été opérée dans des eaux neutres;

Et cette règle n'a pas été écartée par la Convention XIII de La Haye de 1907.

(Navire norvégien *Bangor*)

Le *Bangor*, vapeur norvégien, parti de Baltimore, le 4 février 1915, à destination apparente de Buenos-Ayres, mais en réalité dans le but de ravitailler la flotte allemande en charbon et approvisionnements divers, fut capturé le 14 mars, dans le détroit de Magellan, par le *Bristol*. Avant la capture l'appareil de T. S. F. avait été démonté, le code et le registre de messages T. S. F. et d'autres papiers avaient été détruits. Conduit d'abord pour être jugé devant le Tribunal de Prises des îles Falkland, le vaisseau fut ensuite traduit devant la Haute Cour de Justice, Division d'Ami auté.

Sir Samuel Evans, Président:

Dans le cas qui nous occupe, il est patent qu'un vaisseau naviguant sous pavillon norvégien et commandé par un capitaine norvégien était parti de de New-York, aménagé et équipé pour rendre des services à des navires de guerre allemands. Des circonstances aggravantes de tout genre entourèrent sa conduite et son emploi. Elles sont exposées dans les dépositions dont a parlé le Procureur Général. Le capitaine, un nommé Hansen, fit quelques efforts pour réfuter les accusations lancées contre lui. Ses efforts ne réussirent point à atténuer le poids des charges qui pesaient contre lui. On ne le crut pas et il s'attira en outre l'infamie de fournir un faux témoignage.

Il est inutile d'exposer les faits, car l'avocat des armateurs a admis que leur vaisseau devait être condamné, à moins qu'il ne fût exempt de capture pour la raison technique qu'il se trouvait alors dans des eaux qu'on soutient être les eaux territoriales d'un Etat neutre. Le vaisseau fut capturé dans le détroit de Magellan. D'après le livre de bord, le vaisseau fut capturé alors qu'il se trouvait au milieu du détroit presque vis-à-vis du mouillage de Port-Tamar. Il y a sur ce point accord avec les constatations des officiers de marine britanniques. On admet qu'à cet endroit le détroit a une largeur de sept milles. Ainsi donc, strictement, le milieu serait à plus de trois milles de la terre des deux côtés. Le capitaine du navire déposa qu'après avoir fait le point, il détermina sa position comme étant plus rapprochée de la côte sud que de la ligne médiane entre les rivages nord et sud. Son témoignage n'est pas digne de foi et je n'en puis accepter aucune partie comme

véridique. En conséqence, s'il est essentiel d'établir que la capture a eu lieu dans la limite des trois milles, ou d'une lieu marine, à compter d'une des deux rives, les demandeurs n'ont pu m'en donner une preuve satisfaisante.

La limite des eaux territoriales relativement aux droits et privilèges nationaux et internationaux a fait l'objet de bien des discusssions, ces dernières années. Il se peut que la vieille lieue marine, qui pendant longtemps a déterminé la limite des eaux territoriales, doive être étendue en raison de l'accroissement de la portée des canons qui servent à la protection du littoral. A mon sens, la présente affaire ne nous oblige pas à nous prononcer sur la question. Je me contenterai de trancher le point de droit soulevé par les demandeurs en supposant que la capture a eu lieu dans les eaux territoriales de la République du Chili. Evidemment, cette supposition n'implique pas l'expression d'une opinion sur le caractère du détroit de Magellan dans les rapports du Chili et des autres nations.

Ce détroit relie deux vastes océans libres, l'Atlantique et le Pacifique. Comme tel, le détroit doit être considéré comme ouvert à la libre circulation des navires de commerce de toutes les nations qui passent d'un Océan à l'autre. En 1879, le Gouvernement des Etats-Unis a déclaré qu'il ne tolèrerait pas les prétentions exclusives d'une nation quelconque sur le détroit de Magellan et qu'il tiendrait pour responsable tout Gouvernement qui entreprendrait, sous quelque prétexte que ce soit, de lever une taxe sur son commerce passant par le détroit.

Plus tard, en 1881, le Chili conclut un traité avec la République Argentine en vertu duquel le détroit était déclaré neutralisé à jamais et la liberté de navigation garantie aux pavillons de toutes les nations. J'ai mentionné ces éléments en vue de montrer qu'il existe un droit de libre navigation à travers le détroit pour des buts commerciaux. Cela n'est pas incompatible avec ceci, à savoir, que durant une guerre entre nations ayant droit de l'utiliser pour le commerce, le détroit doit être regardé, en tout ou en partie, comme compris dans les eaux territoriales du Chili dont les rivages le limitent des deux côtés.

A supposer, comme on l'a fait pour les besoins de la cause, que le *Bangor* ait été effectivement capturé dans les eaux territoriales d'un pays neutre, la question se pose de savoir si le vaisseau était exempt de capture régulière et de ses conséquences selon le droit des gens. En d'autres termes, les propriétaires d'un vaisseau qui doivent, par hypothèse, être traités en ennemis, peuvent-il faire état des droits territoriaux d'un Etat neutre et s'opposer à la capture ? Ou bien, l'Etat neutre a-t-il seul le droit d'élever des objections à la validité de la capture ? Aucun principe du droit international n'est plus évident ou plus sûrement établi que celui d'après lequel une capture opérée dans les eaux territoriales d'un neutre est à tous égards valable entre belligérants. Elle ne peut être déclarée de nul effet qu'à l'égard de l'Etat neutre et non point à l'égard de l'ennemi. Voir l'*Anne* [1818] (3 Wheaton (Amer.) 435), le *Lilla* [1862] (2 Sprague (Amer.) 177), le *Sir William Peel* [1866] (5 Wall. (Amer.) 517), et l'*Adela* [1867] (6 Wall. (Amer.) 266). Le principe est habilement exposé en ces termes dans la

sentence du *Sir William Peel* (5 Wall. (Amer.) p. 536) : « Ni un ennemi, ni un neutre agissant pour le compte d'un ennemi ne peuvent demander la restitution des biens capturés pour le seul motif que la capture a été opérée dans des eaux neutres. »

L'avocat des armateurs a soutenu que cette règle bien établie du droit international avait été modifiée par la Convention XIII de la Conférence de la Haye de 1907. A supposer, pour les besoins de la cause, que la Convention XIII soit obligatoire, il est clair que la Convention ne visait que les relations entre Puissances neutres et Puissances belligérantes et avait pour seul but de régler les questions qui pouvaient surgir entre les Puissances neutres et les Puissances belligérantes. Ses dispositions ne visaient pas à régler des différends entre belligérants et n'affectaient pas la règle concernant les captures opérées dans les eaux territoriales d'un Etat neutre, pour ce qui est des rapports des deux belligérants, lorsque l'Etat neutre n'intervient pas.

Pour ces raisons, je décide que l'objection faite par les demandeurs à la validité de la capture, même si elle a eu lieu dans des eaux territoriales neutres, n'est pas fondée. Je repousse la réclamation, mettant les frais à la charge des demandeurs, et condamne à la fois le navire et la cargaison.

Du 9 juin 1916. — Haute Cour de Justice. Division d'Amirauté (en matière de prises). — Sir Samuel Evans, président. — Avocat : le Solicitor du Trésor, Botterell et Roche.)

116

Haute Cour de Justice
Division d'Amirauté (en matière de prises), 9 juin 1916

Marchandises expédiées après l'ouverture de la guerre, Propriété, Caractère ennemi, Capture ; Contrebande conditionnelle, Destination réelle, Consignataire nominal, Expédition pour le compte d'un agent officiel allemand, Confiscation.

Lorsque des marchandises sont expédiées à l'ennemi, après l'ouverture de la guerre, il ne suffit pas que, selon le contrat intervenu, la propriété en ait été réservée à l'expéditeur neutre pour les faire échapper à la prise, la capture étant considérée comme livraison selon le droit des prises.

La contrebande conditionnelle qui, sous les apparences de destination neutre, est en réalité destinée au gouvernement ennemi est confiscable ;

Tel est le cas lorsqu'il s'agit de vivres qui, après avoir été réclamés par le consignataire neutre, le sont aujourd'hui par l'expéditeur neutre, lorsque les consignataires désignés apparaissent comme étant purement nominaux, que l'un de ceux-ci était un vice-consul allemand, qu'en fait les marchandises ne

paraissent pas réellement destinées au pays neutre, que dans des radiotélégrammes de banques les expéditions dont il s'agit apparaissent comme faites pour le compte d'un agent officiel allemand, etc.

(Navire américain *Louisiana*, navire suédois *Nordic*, navire danois *Tomsk*, et navire américain *Joseph W. Fordney* [cargaison])

Sir Samuel Evans, président :

Les cargaisons réclamées consistent en de grandes quantités de tourteaux de lin, gluten, farine de graine de coton, noix de coco, tourteaux de navette, expédiés d'Amérique vers des ports scandinaves, à bord de ces navire neutres. Les quatre vapeurs sont respectivement danois, suédois, danois et américain.

Environ 14.450.000 livres, en poids, étaient consignées à Eric Klingener et environ 1.180.000 livres à W. Fritsch.

Les marchandises étaient, à toute époque importante, contrebande conditionnelle.

Elles ont toutes été embarquées en un mois, entre le 20 mars et le 18 avril 1915, et saisies entre le 16 avril et le 14 mai.

Les marchandises chargées sur le *Louisiana* et le *Tomsk* ont été réclamées une première fois en juillet dernier par Christensen et Schrei de Copenhague. Cette réclamation a été ensuite abandonnée. Le réclamant actuel pour les marchandises est la Baltimore Pearl Hominy C°. Sa réclamation a été présentée le 25 mars 1916.

Les marchandises du *Nordic* ont été réclamées en juin 1915 par Klingener. Sa réclamation a été également abandonnée. Le réclamant actuel est W. Fordtran de Galveston. Sa réclamation a été présentée le 25 mars 1916.

La cargaison du *Joseph W. Fordney* est réclamée par l'Atlantic Export Company de New-York.

Tous ces réclamants étaient les expéditeurs des marchandises.

J'examinerai en premier lieu la réclamation de la Baltimore Company. Christensen et Schrei avaient d'abord réclamé la marchandise en tant que « propriétaires ». Maintenant la Baltimore Company les réclame comme en étant « vraiment le seul et légal propriétaire ». Les bases de sa réclamation sont :

1° Lesdites marchandises sont, étaient et seront après restitution la pro priété des réclamants, la Baltimore Pearl Hominy C°. Ladite Baltimore Pearl Hominy C° est neutre et aucun ennemi ne possède aucun droit ou intérêt dans ces marchandises; 2° Lesdites marchandises ont été chargées par ladite Baltimore Pearl Hominy C° à New-York sur un navire neutre et consignées à E. Klingener, pour débarquement à Landskrona, dans le royaume de Suède ou à Copenhague, dans le royaume de Danemark, comme étant leur destination finale; 3° Aucune de ces marchandises n'est ou n'était contrebande, ni destinée à un pays ennemi ou à l'usage de l'ennemi; 4° Ces marchandises étaient transportées sur connaissement aux termes duquel elles devaient être délivrées à un consignataire dénommé.

La saisie et la détention de ces marchandises étaient contraires au droit international; 5° Les réclamants ont subi un dommage, une perte et des frais et dépens en raison de la saisie et de la détention desdites marchandises et ont droit à compensation.

Le connaissement du *Louisiana* portait que le navire faisait route pour Christiana et Copenhague, avec faculté d'escale dans tout port ou ports sur ou hors de la route habituelle. Les marchandises étaient consignées à E. Klingener ou à ses ayants droit à Copenhague. En marge se trouvait une annotation disant que la destination de la cargaison était Landskrona, (Suède); et qu'elle devait être expédiée à Landskrona aux frais du navire mais aux risques du propriétaire, et expédiée sujette exclusivement aux conditions des transporteurs opérant le transit. Le fret était payé d'avance et sans restitution, navire perdu ou non.

Le connaissement du *Tomsk* était rédigé exactement de la même façon sauf que les marchandises étaient consignées à W. Fritsch.

En ce qui concerne la consignation de la cargaison du *Louisiana* à Klingener, les réclamants écrivaient à Christensen et Schrei, le 31 mars 1915, ce qui suit :

« Messieurs, nous référant à nos lettres précédentes, nous avons maintenant le plaisir de vous remettre ci-joint les connaissements de notre expédition par le vapeur *Louisiana* comme suit :

3.332 sacs Prime Western tourteaux de lin
1.199 — Aliments glutinés, n°
6.245 — — Hominy,

et comme les connaissements ont été établis pour un port suédois, nous avons pensé qu'il était préférable qu'une firme suédoise apparaisse dans ce document comme consignataire; nous avons en conséquence pris le nom de M. E. Klingener; naturellement, nous garantissons que M. Klingener endossera le connaissement sur demande.

« Nous avons aussi l'honneur de vous remettre la facture provisoire; les prix qui y sont mentionnés concordent avec les cours de notre place; nous espérons que vous vous efforcerez de réaliser à de plus hauts prix si possible.

Vos dévoués.

BALTIMORE PEARL HOMINY C° ».

Dans une note de la Légation du Danemark au Foreign Office, en date du 25 avril 1915, adressée en faveur de Christensen et Schrei après la saisie des marchandises du *Louisiana*, il était dit que le connaissement avait été établi par Klingener comme destinataire pour les propriétaires et porteurs du connaissement — Christensen et Schrei — qui, à l'origine, avaient eu l'intention de faire expédier les marchandises à Landskrona pour être vendues en Suède; mais qu'après le départ, la destination du navire avait été modifiée par Christensen et Schrei, pour Copenhague.

Les faits à l'appui de la réclamation des réclamants ont été relatés dans

deux affidavits de Harry B. Smith, leur directeur général, sous serment, en date du 22 décembre 1915. En ce qui concerne la consignation du *Louisiana*, il déclara que les marchandises étaient consignées à Klingener pour vente au Danemark ou en Suède seulement; que le connaissement avait été adressé à Christensen et Schrei, qui ont obtenu l'endos de Klingener et qui étaient chargés par la Baltimore Company de couvrir l'assurance contre les risques de guerre; que le port de Copenhague se trouvait à toute époque importante très encombré, que, pour ce motif et pour d'autres raisons, les plaignants ont désigné Landskrona comme port final de destination, le tout dernier choix étant laissé à Christensen et Schrei; que, pensant que suivant les polices d'assurances suédoises contre risques de guerre, il était nécessaire que les marchandises fussent adressées à un consignataire dénommé, résidant dans le pays du port final, Klingener avait été nommé sur le connaissement; que Klingener représentait Christensen et Schrei; qu'il n'avait aucun intérêt dans la marchandise ni aucun droit de propriété sur elles.

En ce qui concerne la consignation du *Tomsk*, l'affidavit de Smith était identique, sauf la substitution du nom de Fritsch à celui de Klingener.

L'autre témoignage pour les réclamants résulte des affidavits de Klingener et de Carl Christensen. Klingener habite Gothenbourg et y a ses affaires. Il ne mentionne même pas Landskrona dans son affidavit. Il ne donne aucune indication touchant ses rapports et sa correspondance avec les expéditeurs. Il ne dit pas qu'il ait été déjà mêlé à des affaires relatives à des denrées de cette nature. Son explication est seulement qu'il a été prié par Christensen et Schrei « d'accepter d'Amérique la consignation de nourriture pour bestiaux pour leur compte » et d'endosser le connaissement à leur profit. Son affidavit parle comme si le connaissement lui avait été adressé par les expéditeurs, mais tel n'est pas le cas.

Christensen, dans son affidavit, commence l'exposé de la transaction en disant que les réclamants ont adressé le connaissement à sa maison dans le but de lui permettre d'effectuer des ventes pour la Compagnie. Le conseil de la Compagnie n'a pu donner à la Cour aucune indication sur les arrangements qui ont conduit à cela, ni dire si Christensen et Schrei et la Compagnie avaient été en relation d'affaires antérieurement ou après. Il n'a pas été donné davantage de détails sur les conditions de leur prétendu mandat. Aucune explication n'a été fournie tendant à montrer comment ou par l'intermédiaire ou la nomination de qui Klingener et Fritsch ont été mêlés à cette affaire.

Un paragraphe contient cette courte déclaration :

« Aux termes des polices suivant lesquelles ces marchandises étaient assurées, il était nécessaire que les connaissements fussent établis au nom d'une personne dénommée et les marchandises chargées sur le *Louisiana* furent consignées à E. Klingener, et celles du *Tomsk* à W. Fritsch ».

Il est ensuite déclaré qu'aucun d'eux n'avait d'intérêt dans ces marchandises et que la Baltimore Company garantissait que Klingener et Fritsch endosseraient les connaissements à la demande de Christensen et Schrei.

On n'explique pas pourquoi cette formalité était demandée et on ne dit pas quelle connaissance la Compagnie avait de ces consignataires nominaux et n'ayant aucun intérêt. On ne dit rien de la rémunération ou du profit que Christensen et Schrei, Klingener ou Fritsch, pouvaient tirer de l'opération.

On n'a produit ni décrit aucun contrat entre la Compagnie et Christensen et Schrei. Mais il y a eu une déclaration disant « que des arrangements ayant trait à l'embarquement des marchandises avaient été conclus en Amérique, en partie par la maison K. E. Neumond, de New-York. » Quant à la cargaison du *Tomsk*, une garantie a été donnée par K. E. Neumond aux agents des propriétaires du navire que, en raison des connaissements réguliers qui leurs étaient remis, ils (Neumond) s'engageaient et consentaient à payer, sur demande, toute réclamation ou dépense qui pourraient survenir et à indemniser les propriétaires de navire de toutes conséquences.

L'exposé fait par Fritsch dans son affidavit pour le *Tomsk* est en substance le même que celui fait par Klingener pour le *Louisiana*, relativement à la sollicitation d'accepter « une consignation de nourriture pour bestiaux » pour compte de Christensen et Schrei, d'endosser le connaissement, etc.

Fritsch était le vice-consul allemand à Landskrona, il était agent de transports et l'agent d'une ligne de navigation suédoise faisant le service entre les ports suédois et Lübeck. En se référant au cas du *Kim* (1), on verra qu'à cette époque il s'occupait aussi de consignations de caoutchouc.

Ces preuves ne donnent pas à la Cour l'impression que les transactions étaient empreintes du caractère de transactions commerciales *bona fide* entre vendeurs neutres et acheteurs neutres, ou entre vendeurs neutres et des agents pour la vente à des acheteurs neutres. Aucun nom n'a été donné d'aucun acheteur probable ou éventuel au Danemark ou en Suède. Aucun marché de semblables choses n'a été conclu entre Scandinaves par l'entremise d'aucune des parties, avant ou depuis les expéditions en question jusqu'au jour du procès. Les marchandises pourraient être employées à la nourriture du bétail ou à l'extraction de l'huile et il est notoire que, soit comme nourriture du bétail, soit comme produits destinés à l'extraction de l'huile, ces denrées auraient été les bienvenues en Allemagne. La destination finale des marchandises à l'ennemi peut être raisonnablement déduite du caractère des consignataires tel qu'il résulte de l'affidavit de M. Greenwood et des faits exposés. Mais d'autres faits font passer l'affaire du domaine des suppositions dans celui d'une certitude raisonnable.

Le *Louisiana* appareilla de New-York le 30 mars 1915. Deux jours plus tard le Guaranty Trust de New-York envoya un radiotélégramme à une banque de Berlin, la Disconto Gesellschaft qui a été intercepté dans ce pays-ci.

Il était ainsi conçu :

« De Guaranty Trust New-York à Disconto Gesellschaft, Berlin : Expédi-

---

(1) Voy. *suprà*, t. I, p. 315 et s.

tion steamer *Louisiana*, compte Albert 533.443 kilos graine de lin, 368.375 kilos hominy, 54.383 kilos gluten. »

Le *Tomsk* appareilla le 6 avril. Trois jours après, un radiotélégramme a été envoyé par la même banque de New-York à la même banque à Berlin (également intercepté) comme suit :

« Expédition compte Albert 137.071 kilos gluten, 400.800 kilos hominy (à 29.146) vapeur *Tomsk* Christensen. »

Il est clair et indiscutable que ces deux radiotélégrames se réfèrent aux consignations faites par les plaignants à Klingener et à Fritsch, chargées respectivement sur le *Louisiana* et le *Tomsk*.

Le Guaranty Trust C° de New-York a, pendant la guerre, fait des opérations financières considérables avec diverses banques allemandes et avec des établissements financiers et commerciaux allemands, relativement au commerce entre l'Amérique et l'Allemagne.

« Albert » mentionné dans les radiotélégrammes et pour le compte de qui les marchandises étaient expédiées, était Heinrich F. Albert, qui avait un bureau, 45, Broadway, à New-York, et qui était un Geheimrat allemand, entretenant des relations officielles directes avec le Gouvernement allemand et avec l'ambassade allemande à New-York. Il eut la malchance de perdre son portefeuille, contenant des papiers importants, dans le chemin de fer aérien, à New-Vork, le 31 juillet 1915. On a dit que ceux-ci lui avaient été volés. Quoi qu'il en soit, ils ont changé de mains et la publication de ces papiers a rendu nécessaire certaines explications en Amérique. D'autres documents ont été saisis sur M. Archibald — un émissaire de von Papen, attaché militaire allemand aux Etats-Unis — lorsqu'il arriva à Falmouth, en août 1915. Enfin d'autres documents furent trouvés sur von Papen lui-même, à Falmouth, en janvier dernier, alors qu'il rentrait dans son pays, revenant des Etats-Unis, où il avait abusé de l'hospitalité internationale. Ces documents établirent la situation de Heinrich F. Albert, vis-à-vis du Gouvernement allemand. Le comte Bernstorff, l'ambassadeur d'Allemagne aux Etats-Unis, désignait Albert comme « un membre de son état-major » (voir note à M. Lansing, secrétaire d'Etat, 18 août 1915). Albert, lui-même, décrivait sa situation comme étant celle de « quelqu'un remplissant les fonctions d'un agent acrédité d'une des grandes nations engagées dans cette malheureuse guerre mondiale ». Von Papen écrivit au sujet de la malchance du vol « d'un gros portefeuille de notre bon Albert », contenant des choses très importantes ; et comment lui et Albert avaient fabriqué ensemble un document en réponse pour leur sauvegarde. Il disait à son Gouvernement que, « en dehors des effets politiques, les conséquences de la publication nous atteignent au point de vue des affaires ». Le D[r] Dumba, ambassadeur d'Autriche-Hongrie aux Etats-Unis, avant de recevoir son *congé*, rendait compte à son Gouvernement de la « découverte des activités secrètes de l'ambassadeur d'Allemagne et du Geheimrat Albert ». Il décrivait Albert comme le « Conseiller financier de l'ambassade d'Allemagne », à New-York ; et il émettait l'avis que « aucune personne impartiale ne pouvait manquer d'éprouver un sentiment de gratitude au sujet de la grande activité du

Geheimrat Albert ». Au retour de von Papen en Allemagne, Albert lui écrivit : « Vous recevrez en Allemagne un long rapport des dépenses faites par moi pour votre compte... Je ressentirai très douloureusement votre départ ! Notre travail a été excellent et m'a toujours causé un grand plaisir. » Dans le compte de banque de von Papen, il y a des débits de chèques à Albert pour rémunération et débours.

En conséquence il ne subsiste aucun doute sur la situation d'Albert vis-à-vis du Gouvernement allemand.

En ce qui concerne les tractations relatives aux consignations en question, rien n'est plus clair que les deux radiotélégrammes interceptés et dont il a été parlé. D'autres faits ont été mis également en lumière.

Vers la fin de 1914, Christensen envoya un message à Charles Neuman (de la maison K. et E. Neumond et Cie) disant qu'Albert allait bien.

Le 15 avril 1915, fut intercepté un important message par télégraphie sans fil envoyé par la Disconto Gesellschaft de Berlin à la Guaranty Trust Cie de New-York, ainsi conçu :

« Veuillez ouvrir en faveur de Neumond crédit trois millions de marks, valable conformément aux instructions d'Albert et sur son indication avec ou sans livraison de documents de la même façon que précédemment ou par traites à 90 jours en dollars sur nous. »

De nouveau, le 14 juin 1915, fut intercepté un autre message par télégraphie sans fil, de la banque de New-York à la banque de Berlin :

« Votre lettre 13 avril avec approbation d'Albert avons accepté traites de Neumond 402.987 dollars 90 jours votre compte ».

On pourrait se référer à d'autres messages et lettres. Mais il a été suffisamment exposé pour justifier la conclusion que les marchandises chargées sur le *Louisiana* et le *Tomsk* et réclamées par les plaignants ne devaient jamais être délivrées aux consignataires dénommés, ni à Christensen et Schrei, pour vente et consommation en Suède ou au Danemark. La mesure prise pour essayer de donner à la transaction le caractère d'une opération commerciale honnête entre neutres ne consiste plus qu'en procédés malhonnêtes et en une tromperie flagrante.

Il est abondamment clair que les marchandises étaient destinées au Gouvernement allemand lui-même et en vérité avaient été achetées par lui ; et que Klingener, Fritsch et Christensen n'étaient que des comparses.

Les marchandises de ces deux navires étant de la contrebande conditionnelle destinée au Gouvernemement allemand, qu'elles soient ou non effectivement devenues la propriété du Gouvernement, étaient, lors de la saisie, de bonne prise et doivent être condamnées.

Nous arrivons maintenant à la réclamation de W. Fordtran relative aux marchandises chargées sur le *Nordic* et consignées aussi à Klingener.

En août dernier, elles ont été réclamées par Klingener, comme propriétaire.

Les marchandises ont été expédiées par W. Fordtran, de Galveston, sur le *Nordic* en partance pour Gothenbourg, à l'ordre de E. Klingener de Gothenbourg ou ses ayants-droits, pour être transbordées et expédiées à Landskrona aux frais du navire mais aux risques du propriétaire.

Le 18 mars 1915, Fordtran certifia par écrit et sous serment, que les marchandises « avaient été vendues » autant qu'il pouvait savoir et étaient destinées à la consommation du pays auquel elles avaient été expédiées.

Malgré ce certificat de vente et la réclamation antérieure de Klingener comme propriétaire, Fordtran, le 25 mars 1916, déposa une réclamation comme propriétaire. Les raisons sont identiques à celles dont il a été parlé dans la réclamation du *Louisiana*.

Le réclamant, dans son affidavit sous serment du 21 décembre 1915, déclare que les marchandises ont été chargées par lui, « à l'ordre de E. Klingener de Gothenbourg, sous la condition que le payement serait effectué après l'arrivée » ; que Klingener a refusé de prendre livraison et de payer contre documents parce que les marchandises n'arrivaient pas ; et que les marchandises n'étaient pas destinées à être réexportées en Suède. Un tel ordre n'a pas été produit.

Klingener a signé un affidavit dans lequel il dit qu'en ou vers février 1915, il commanda à Fordtran une certaine quantité de nourriture pour bétail qui fut expédiée par le *Nordic*, qu'il devait s'occuper de l'assurance et payer à l'arrivée et qu'après la saisie il envoya les documents à Londres.

Ni Klingener, ni Fordtran ne parlent de Christensen et Schrei au sujet de ces marchandises, ni de K. E. Neumond.

L'affidavit de Christensen signé le lendemain à Copenhague, sous serment, donne un exposé totalement différent. Il déposa que K. E. Neumond de New-York avisèrent sa maison par câble, d'une expédition d'environ 1000 tonnes de denrées alimentaires pour bestiaux devant être faite sur vapeur *Nordic* de Galveston à Landskrona à l'ordre de Klingener de Gothenbourg; que Klingener devait recevoir les marchandises pour compte de Christensen et Schrei; que les connaissements devaient être adressés à cette maison et que, après la saisie des marchandises, ils furent envoyés à Klingener.

Le 1er avril 1915, (date du radiotélégramme du Guaranty Trust de New-York à la Disconto Gesellschaft de Berlin, concernant la consignation du *Louisiana*) un message fut envoyé par le Trust à la banque allemande comme suit :

« Expédié documents steamer *Nordic* 406.400 kilos hominy, 28.727, 635.862 kilos tourteaux de coton à 30.303 Christensen et Schrei, Copenhague. »

Albert n'est pas nommé dans ce message, le nom a pu être perdu dans l'interception. Je n'ai aucun doute que la transaction était la même que celles du *Louisiana* et du *Tomsk*. Les parties en cause étaient les mêmes ; les marchandises étaient similaires; les transactions se ressemblent bien que les thèses mises en avant par l'expéditeur, le consignataire et Christensen et Schrei ne soient pas compatibles. La réclamation du plaignant actuel tombe faute de preuve satisfaisante. Ma conclusion est la même que dans les deux cas précédents; les marchandises étaient destinées au Gouvernement allemand et avaient été acquises par lui.

La réclamation est repoussée et je condamne ces marchandises comme de bonne prise.

Le dernier cas concerne les marchandises chargées sur le *Joseph W. Fordney*. Elles consistaient en environ 10 millions de livres de nourriture et tourteaux pour bestiaux et formaient la totalité de la cargaison. Le chargement était consigné par l'Atlantic Export C°, de New-York, à Klingener ou ses ayants droit à Malmoe. Le fret était payé d'avance et sans restitution, chargement perdu ou non. Le 20 mars 1915, après embarquement et avant le départ, Jacob Baermann, le président de la Compagnie, signa un affidavit dans lequel il déclarait ce qui suit :

« Les tourteaux de lin, de coprah, de navette, le gluten et hominy ont été expédiés à E. Klingener en exécution d'un contrat en date du 5 mars 1915. Ni les négociations préliminaires à ce contrat, ni ce contrat lui-même ne renferment de clauses, renseignements ou ordres selon lesquels les tourteaux de lin, de coprah, de navette, gluten et hominy seraient pour le compte de quiconque autre que ledit E. Klingener ou que quiconque autre que ledit E. Klingener avait ou possédait aucun droit, titre ou intérêt dans ces marchandises, ou que ces tourteaux de lin, coprah, navette, gluten et hominy étaient exportés pour un lieu en dehors de la Suède, pour une destination ennemie et lesdits tourteaux de lin, coprah, navette, gluten et hominy n'étaient pas et ne sont pas destinés à l'exportation hors de Suède pour aucune destination ennemie, mais sont seulement destinés à la consommation en Suède. »

Dans un autre affidavit, Baermann déclarait que les marchandises étaient expédiées à Klingener sur son ordre et qu'elles ont été facturées pour 375.831 dollars ; qu'une traite a été tirée sur Klingener pour cette somme et escomptée par la Guaranty Trust Company ; que la traite et les documents ont été envoyés à une banque de Gothenburg et que la traite n'a pas été payée. Diverses assurances sur la marchandise, contractées à New-York, sont aussi mentionnées.

Le prétendu contrat du 5 mars 1915 n'a pas été produit et aucune preuve n'a été fournie le concernant. Les négociations préliminaires à ce contrat n'ont pas été divulguées.

Christensen et Schrei ne sont pas mentionnés par les plaignants dans les transactions ; Klingener était considéré comme l'unique consignataire. L'ordre qu'il est dit avoir donné pour ces marchandises est daté du 18 février. Un radiotélégramme fut adressé par Klingener à l'Atlantic Export Company le 15 mars (intercepté) comme suit :

« Commande chargement complet nourriture bétail ; confirmation écrite suit ».

Cette dernière n'est pas produite. La facture lui fut envoyée ; d'après cette facture le poids devait être contrôlé par Goldstuck Hainze et C°, une maison allemande bien connue, s'occupant de la surveillance de chargements à Hambourg. L'Atlantic Export Company a fait des affaires importantes avec des commerçants ennemis depuis le début de la guerre et en particulier avec la maison Goldstuck Hainze et C°. Klingener n'avait ni bureau, ni établissement commercial à Malmœ et Christensen disait que sa

maison avait choisi Copenhague au lieu de Malmœ comme port de destination.

Il est suffisamment évident que Klingener agissait dans de nombreuses transactions pour le compte de négociants allemands.

Cette cause présente donc l'aspect des trois autres cas dont il a été question et j'en tire les mêmes conclusions quant à la situation de Klingener et à la destination finale des marchandises ; je les condamne comme de bonne prise.

Avant de terminer ce jugement, je veux appeler l'attention sur une fausse interprétation de la loi qui apparaît dans la thèse des réclamants, surtout dans cette dernière affaire. Les réclamants semblent croire qu'il est suffisant pour l'expéditeur de démontrer qu'il n'a pas cessé d'être le propriétaire légal de la marchandise au moment de la saisie. Ils semblent vouloir appliquer à leur cause la décision rendue dans le cas du *Miramichi* (1). Mais dans l'affaire du *Miramichi*, il s'agissait d'une expédition *ante bellum*. J'ai fait remarquer dans la sentence qu'elle ne s'appliquerait pas aux expéditions *post bellum*. L'expédition dans chacun des cas soumis à la Cour était faite après la guerre. Des principes très différents sont appliqués dans les Cours des prises lorsque la guerre est survenue. Dans des cas de ce genre, ce n'est pas seulement le vendeur ou l'acheteur qui sont atteints ; les droits des belligérants interviennent. Il n'y a plus à envisager si, conformément au droit commercial et d'après un contrat entre acheteur et vendeur, la propriété strictement légale a ou n'a pas été transférée de l'un à l'autre. (Voir décision de Lord Mansfield et des autres Lords d'appel dans le cas du *Sally* [1795], 3 Ch. Rob. 300 note, et dans celui du *Packet de Bilboa*, 2 Ch. Rob. 133).

Si le droit de capturer des marchandises expédiées pendant la guerre dépendait de telles questions touchant le transfert de propriété légale suivant le Sale of Goods Act, il serait réduit à néant ; car rien ne serait plus facile pour des vendeurs ou expéditeurs neutres que de libeller le contrat de telle sorte que la propriété légale des marchandises qui doivent être vendues à l'ennemi et qui sont destinées à être finalement la propriété de l'ennemi resterait la propriété du vendeur jusqu'à la livraison effective. Dans des cas de cette nature, la loi des prises relative aux droits des belligérants est que la capture est considérée comme livraison et les marchandises à destination de l'ennemi sont considérées et traitées comme étant sa propriété.

Je puis ajouter que les réclamants ne m'ont pas convaincu que la propriété légale, dans le sens strictement légal, leur restait dans aucun de ces cas, même si les expéditions avaient été faites avant la guerre. Cela suffirait pour rejeter les réclamations, mais je suis pleinement convaincu que dans chacun des cas les marchandises, contrebande conditionnelle, devaient être livrées au Gouvernement ennemi par l'entremise des consignataires dénommés qui agissaient comme de simples intermédiaires.

La sentence de la Cour est donc que chacune des réclamations est rejetée

---

(1) Voy. *suprà*, t. Ier, p. 59.

avec dépens et que toutes les marchandises saisies sont condamnées comme prise.

Le Président autorise l'appel dans un délai de trois semaines.

Du 9 juin 1916. — Haute Cour de Justice. Division d'Amirauté (en matière de prises). — Sir Samuel Evans, président. — Avocats : Sir Frederick Smith, Attorney General et D. Stephens pour le Procureur Général ; Butler Aspinall et A. Neilson, T. F. Dawson Miller, A. A. Roche et R. H. Balloch pour les réclamants.

117

Cour suprême de Gibraltar, 19 juin 1916

MARCHANDISES, TRANSFERT DE PROPRIÉTÉ, FRAUDE AUX DROITS DE CAPTURE.

Un transfert de propriété de marchandises ne peut être considéré comme inopérant à l'égard des capteurs britanniques pour ce motif qu'il aurait été effectué en fraude des droits de capture d'une autre nation.

(Navire autrichien *Daksa* [cargaison])

Frere C. J.

Dans la présente affaire, la maison française Dreyfus et Cie réclame le montant de la vente de 1240 chetwerts d'orge saisis en pleine mer le 10 août 1914 et amenés à Gibraltar le 12 août. L'orge fut vendue par ordre de la Cour et le montant de la vente fut déposé au greffe de la Cour. MM. Dreyfus le revendiquent à titre de propriétaires au moment de la saisie. Cette cargaison fut chargée sur le navire autrichien *Daksa* qui quitta le port russe de Taganrog le 28 ou le 29 juillet, à destination de Hambourg, avec un chargement de grains en vrac. L'expéditeur était la Société d'exportation de céréales de Rostoff-sur-Don ; les connaissements étaient à l'ordre de l'expéditeur en sorte qu'au moment où l'expédition fut faite la personne qui de prime abord devait être regardée comme propriétaire était cette société jusqu'à ce qu'elle se fût dessaisie des connaissements. Le 31 juillet, durant le voyage, ces connaissements furent présentés, avec les polices d'assurance, à un certain M. Meyer, sujet allemand, représentant des demandeurs à Hambourg, par la maison allemande Ehlers et Lowenthal, et, le 1er août M. Meyer paya à cette maison pour le compte de ses commettants la somme de 21852 marks 70. La façon dont on arriva à ce total était exposée dans une facture provisoire qui lui fut remise à ce moment ; le taux était de 117 marks 1/2 par tonne ; les 1240 chetwerts étaient à cet

effet comptés comme pesant 201 tonnes 1/2; et on déduisait le fret du prix auquel on arrivait de la sorte.

Je remarque qu'on n'a pas expliqué comment il se fait que les connaissements portent maintenant l'endos des demandeurs, endos dont l'utilité n'apparaît pas avant la réception des marchandises, mais je ne pense pas que ce point ait de l'importance en l'espèce. M. Marcus, agent des demandeurs à Londres, a déclaré, dans un affidavit, que cet achat était fait en exécution d'un contrat conclu le 13 juillet entre la maison allemande et M. Meyer, et les demandeurs insistent beaucoup sur ce fait et soutiennent qu'il démontre la sincérité de l'opération. Ce contrat n'a pas été produit; M. Marcus ne déclare pas l'avoir vu et n'a jamais correspondu avec M. Meyer depuis le commencement de la guerre. En dépit de cela, cependant, il expose dans une déclaration faite par lui dans les formes légales, le 12 mai de la présente année, que les termes du contrat rendaient obligatoire le paiement du prix d'achat sur présentation des documents justificatifs de l'expédition; mais il ne révèle pas d'où il tient ces renseignements.

Dans ces conditions, je ne suis pas disposé à tenir compte, dans le contrat qu'on invoque, de dispositions autres que celles admises dans la pratique courante des affaires, et je considérerai la transaction comme étant soumise aux règles commerciales ordinaires. Nous avons ici du grain en vrac, mélangé à de l'autre grain, d'un poids indéterminé, acheté au poids en cours de transport; cet achat donne lieu à un paiement en cours de route, sur la base d'un poids approximatif, ce paiement ne constituant certainement pas le prix exact, mais une somme qui, en définitive, aurait dû être rectifiée dans un sens ou dans l'autre après livraison et pesage de la cargaison. Une telle opération suffirait sans doute normalement pour transférer la propriété entre les parties, mais je ne suis pas disposé à admettre qu'un paiement aux conditions indiquées eût été nécessaire dans la pratique ordinaire des affaires; aussi je ne puis m'empêcher de croire que l'opération fut conclue à la hâte de façon anormale dans un but spécial.

Or, à cette époque, le 31 juillet, il existait des circonstances spéciales telles qu'on pouvait fort bien s'attendre à ce qu'elles influent sur le sort d'une cargaison de céréales expédiée de la Mer Noire sur un vaisseau autrichien à destination de Hambourg, alors que les connaissements afférents se trouvaient entre les mains d'une maison allemande. Il était fort évident, à ce moment, qu'il y avait tout lieu de s'attendre à ce que la guerre pût éclater à tout instant entre la France et la Russie d'une part, l'Allemagne et l'Autriche d'autre part, et que, dans cette hypothèse, la maison allemande en question se trouverait dans une position plus sûre après avoir encaissé le prix des céréales que si elle avait en mains les connaissements afférents à une cargaison qui devait côtoyer les rivages français sur plusieurs centaines de milles avant d'arriver à Hambourg. Je suis convaincu que MM. Ehlers et Lowenthal ainsi que M. Meyer avaient présent à l'esprit cet état de choses au moment du transfert précipité de propriété aux commettants français de M. Meyer.

Je ne puis cependant me résoudre à conclure que la perspective d'une

guerre entre l'Allemagne et la Grande-Bretagne ait constitué un mobile déterminant qui leur ait servi de guide dans la conclusion de leurs arrangements commerciaux; de plus, c'est un navire britannique qui opèra la capture et une Cour des Prises britannique qui doit rendre une décision sur les droit des capteurs.

Je déclare que si le transfert de propriété a été opéré en fraude des droits de certains capteurs éventuels, ce n'a pas été en fraude des droits des capteurs de la nation qui a effectivement opéré la capture.

M'inspirant, en conséquence, de la sentence du Président de la Cour des Prises d'Angleterre dans l'affaire du *Southfield* (1), j'ordonne que les espèces provenant de la vente et déposées au greffe de la Cour seront versées aux demandeurs, ainsi qu'ils le réclament, sous déduction des frais afférents à la garde, à la vente, et à la conservation de la cargaison.

Du 19 juin 1916. — Cour suprême de Gibraltar. — Frere, juge.

118

Haute Cour de Justice.
Division d'Amirauté (en matière de prises), 20 juin 1916

Réclamation retirée, Dissimulation des faits réels, Dépens.

Lorsque les réclamants qui ont dissimulé les faits réels ont ainsi exposé la Couronne à des frais inutiles, ils peuvent, après avoir retiré leur réclamation, être condamnés aux dépens.

(Navires *Louisiana, Dronning Olga, Artemis* et *Hellig Olga* [cargaison])

MM. Sulzberger et fils après avoir réclamé comme leur appartenant certaines marchandises chargées sur ces quatre navires ont retiré leur réclamation. La Couronne demande la confiscation des marchandises comme contrebande et la condamnation des réclamants aux frais, en invoquant que les réclamants ont prétendu être seuls propriétaires et qu'ils ont dissimulé le fait, connu d'eux, que la Deutsche Bank avait, à la demande du Gouvernement allemand, garanti le paiement des marchandises. Au nom de Sulzberger et fils, on invoque que le transport de contrebande donne lieu à confiscation des marchandises non à condamnation aux frais.

Sir Samuel Evans, président :

Les réclamants, dans le cas actuel, sous leur ancienne direction qui a été remplacée par la nouvelle direction ont adopté la voie convenable en retirant leur plainte. L'ancienne direction, actuellement remplacée par la

(1) Voy. *suprà* t. Ier, p. 302.

nouvelle, vint devant la Cour avec ce qu'elle prétendait être une réclamation neutre, sincère, faite par un neutre sincère et elle n'a jamais entendu apporter à la Cour les faits réels qui cependant vinrent à la connaissance de la Couronne par d'autres voies. Les réclamants savaient en fait, dès le début, que ces marchandises étaient destinées au Gouvernement allemand et qu'une garantie avait été donnée par la Deutsche Bank, en Amérique, pour le payement de ces marchandises par le Gouvernement allemand. Ce qu'ils ont laissé d'obscur dans leur réclamation n'est pas conforme à ce qui ressort des faits réels. Je pense, sans poser de règle générale, que nous sommes en présence d'un cas où la Couronne a été exposée à des frais inutiles par les réclamants en déposant leur réclamation et que la Couronne est fondée à obtenir la condamnation aux dépens qu'elle demande.

Du 20 juin 1916. — Haute Cour de Justice. Division d'Amirauté (en matière de prises). — Sir Samuel Evans, président. — Avocats : Le Solicitor General et R. A. Wrigth, pour la Couronne; Sir Maurice Hill et A. Nielson, pour Sulzberger et fils.

119

Cour Commerciale de S. M. Britannique à Malte (en matière de prises), 27 juin 1916.

MONNAIE, OPÉRATION COMMERCIALE EN PAYS ENNEMI, DOMICILE COMMERCIALE, CONFISCATION ; MARCHANDISE ENNEMIE SUR NAVIRE ALLIÉ.

La monnaie (espèces et billets) transportée en vue d'effectuer une opération commerciale en pays ennemi doit être considérée comme ayant un domicile commercial dans ce pays et, par suite, elle est sujette à saisie et confiscation.

Les marchandises ennemies transportées sur navire allié sont sujettes à saisie et confiscation.

(Navire français *Lotus* [cargaison]) (1)

Parnis, Juge :

La Couronne demande la condamnation de la totalité des monnaies ottomanes d'argent, de cuivre et de nickel, ainsi que des billets d'une livre de la Banque Impériale Ottomane saisis et confisqués à titre de prise par le navire de S. M. *Folkestone*.

Les propriétaires des objets saisis n'ont pas comparu et le Tribunal a

(1) Cette affaire est désignée dans *British and Colonial Prize Cases*, II, 336 sous la rubrique : Monnaies turques saisies à Moudros.

scrupuleusement appliqué le principe en vertu duquel les marchandises ne peuvent être condamnées par défaut que six mois après l'assignation, à moins que leur détenteur n'ait en mains les preuves que les marchandises appartiennent à l'ennemi et sont, à ce titre, sujettes à saisie.

Dans le cas particulier qui nous occupe, ces preuves sont à notre disposition ; j'ai eu le plaisir d'entendre l'avocat de la Couronne qui a cité des auteurs pour démontrer que le numéraire est toujours susceptible de saisie en tant que contrebande conditionnelle que l'on présume servir à l'accroissement des ressources immédiates de l'Etat ennemi ; mais je préfère traiter la présente affaire selon les principes généraux du droit international tels qu'on les applique aux transactions commerciales.

MM. Haim et Elion Cohen étaient à bord du vapeur français le *Lotus*. Ils furent trouvés en possession du numéraire, des monnaies et des billets en question. Spontanément ils déclarèrent qu'ils avaient l'intention de se rendre à Constantinople pour une entreprise commerciale consistant en achat de papier monnaie du Gouvernement grec contre du numéraire turc et des billets turcs. Ainsi donc, les espèces dont on demande la condamnation étaient destinées au commerce en territoire ennemi et avaient par suite ce qu'on appelle communément « un domicile commercial ennemi. » En conséquence, les marchandises en question, se trouvant sur l'eau, pouvaient légitimement être saisies, quel qu'en pût être le possesseur. Le lieu de la saisie est important. Les objets étaient chargés sur un vapeur français assimilé au point de vue juridique à un vapeur britannique, les Français étant nos alliés. En conséquence les biens ennemis chargés à bord d'un vaisseau allié ont été saisis et, en tant que biens ennemis, ils sont sujets à confiscation.

C'est pourquoi je condamne le numéraire, les espèces et les billets, les attribue à la Couronne par droit de saisie et ordonne que les frais de l'instance seront imputés sur leur produit.

Du 27 juin 1916. — Cour Commerciale de S. M. Britannnique à Malte. — Parnis, juge. — Avocat : Michelangelo Refalo pour la Couronne.

120

Haute Cour de Justice
Division d'Amirauté (en matière de prises), 3 juillet 1916.

Cour des Prises, Droit international ; Sources du droit international ; Navire neutre, Contrebande de guerre ; Déclaration de Londres de 1909 (article 40) ; Navire neutre transportant de la contrebande de guerre, Confiscation.

La Cour des Prises applique le Droit international.

Le Droit international a sa source dans les pratiques et usages depuis longtemps observés par les nations civilisées dans leurs relations réciproques et dans un accord international formel;

Il est susceptible de se modifier au cours des temps, mais son développement doit se faire selon les principes équitables établis entre les nations.

Un navire neutre affrété par des sujets ennemis et dont la cargaison entière est de la contrebande de guerre à destination d'un port ennemi est confiscable.

L'article 40 de la Déclaration de Londres de 1909 constitue une atténuation des droits des belligérants.

En vertu de la pratique des principales Puissances maritimes c'est une règle du droit des gens moderne que celle qui déclare confiscable le navire neutre transportant de la contrebande de guerre qui, par sa valeur, son poids, son volume ou son fret, forme plus de la moitié de la cargaison.

(Navire suédois *Hakan*).

Les propriétaires du navire suédois *Hakan*, capturé alors qu'il transportait une cargaison de contrebande à Lubeck, demandent la relaxe du navire. M. Balloch invoque pour eux que, selon le droit des gens, le navire qui transporte de la contrebande n'est confiscable qu'en cas de fraude, que l'article 40 de la Déclaration de Londres est contraire à cette règle qu'il dit bien établie, que cette Déclaration n'est pas devenue une partie du droit des gens et qu'en conséquence, conformément à la décision du Conseil privé dans l'affaire du *Zamora*, l'Ordre en Conseil qui adopte l'article 40 de la Déclaration de Londres n'est pas obligatoire pour la Cour des Prises.

Sir Samuel Evans, président :

La demande des armateurs tendant à la libération du vaisseau capturé était fondée sur cette proposition qu'en vertu d'une règle bien établie du droit des gens, les vaisseaux neutres transportant de la contrebande de guerre ne sont pas susceptibles de capture sauf certaines exceptions dans des affaires où les propriétaires des vaisseaux sont également propriétaires de la contrebande ou lorsqu'ils cherchent à priver frauduleusement le belligérant de son droit de belligérant de capturer la contrebande en dissimulant la destination soit en déroutant leurs navires, soit au moyen de faux papiers ou d'autres méthodes analogues.

En partant de là on soutenait que les dispositions empruntées par l'Ordre en Conseil à l'article 40 de la Déclaration de Londres violaient la règle et que cette Cour ne devait pas leur donner effet. Ces dispositions sont les suivantes : « La confiscation du navire transportant de la contrebande est permise si cette contrebande forme, soit par sa valeur, soit par son poids, soit par son volume, soit par son fret, plus de la moitié de la cargaison ». Dans la présente affaire toute la cargaison était de la contrebande relative. Le navire était un vaisseau suédois, appartenant à une Compagnie suédoise. Son tonnage brut était de 484 tonneaux, son tonnage net de 271 tonneaux. Au moment de sa capture, il était affrété à temps (savoir, pour six semaines avec faculté de prolongation pour quatre mois), à MM. Franz Witte et Cie,

commerçants en poissons et allemands bien connus, qui exerçaient leur commerce à Altona et Stettin aussi bien qu'à Gothenbourg. Le fret que les affréteurs étaient convenus de payer s'élevait à 520 kr. par jour. La charte-partie et les connaissements figurent aux pièces du procès et on peut s'y référer.

La cargaison consistait en 3.238 barils de harengs salés, expédiés de Haugesund (Norvège) à destination de Lübeck. Lübeck est une base allemande de ravitaillement. C'est aussi un port qui, depuis la guerre, a été utilisé sur une très grande échelle pour l'importation des marchandises de Scandinavie en Allemagne. En outre, des ordonnances ont été rendues par le Conseil fédéral allemand pour réglementer l'importation des harengs salés dans l'Empire allemand, en vertu desquelles ils doivent tous être livrés à la Compagnie centrale d'achats de Berlin, compagnie opérant sous la direction du Chancelier de l'Empire allemand. Aucun des expéditeurs ou destinataires indiqués n'a comparu ni introduit d'instance, pas plus que les affréteurs qui, évidemment, connaissaient la destination de la cargaison. Aucun doute n'existe sur son caractère de contrebande, ni sur sa destination au gouvernement ennemi ou à ses forces.

Les armateurs, bien que n'admettant pas expressément ce point, n'ont pas soutenu que, dans les circonstances, ce n'était pas de la contrebande confiscable. Toute leur argumentation dans cette affaire repose sur cette base que tel était le caractère de la cargaison. Aussi la demande des armateurs soulève-t-elle sous une forme précise la question du bien fondé de leur thèse de droit : Existe-t-il actuellement, d'après le droit des gens, une règle bien établie en faveur d'un vaisseau porteur de contrebande à l'effet indiqué ?

Il est hors de doute que le droit applicable par cette Cour est le droit des gens ou droit international, comme souvent on l'appelle, et non pas notre droit interne (*our municipal law*). Comme l'ont déclaré récemment les Lords du Comité Judiciaire du Conseil Privé, dans l'affaire du *Zamora* (1), c'est « un droit qui n'est fixé par aucun Etat particulier, mais qui a sa source dans les pratiques et les usages depuis longtemps observés par les nations civilisées dans leurs relations réciproques ou dans un accord international formel ». Avec le temps il s'est naturellement constitué des principes généraux — faciles à comprendre bien que n'étant pas toujours susceptibles de définition précise — qui ont été approuvés comme équitables par les juristes et les juges et qui ont été mis en pratique par les Etats. Par sa nature il est susceptible de modifications au cours des temps et du fait des changements dans les conditions internationales du monde, mais son développement doit se faire selon les mêmes principes équitables entre nations.

Le droit applicable aux objets de contrebande illustre ces développements de même que chacun des sujets qui s'y rapportent. Il est inutile d'insister sur ce point. Mais il est essentiel quand on considère le droit en matière de

(1) Voy. *suprà*, t. II, p. 79.

contrebande, aussi bien pour les navires que pour les marchandises, de ne pas oublier que le principe sur lequel il est fondé est qu'il doit être permis aux belligérants d'utiliser leurs forces maritimes pour s'immiscer dans une certaine mesure, et même, à dire vrai, selon ce qui a été établi, dans une considérable mesure, dans le commerce des pays neutres, en vue d'empêcher l'envoi à l'ennemi de marchandises qui lui permettraient ou lui faciliteraient la prolongation ou la poursuite d'une guerre avec succès.

Si un belligérant a le droit, au moyen de la capture suivie de confiscation, d'empêcher les marchandises de contrebande de parvenir à l'ennemi et de les confisquer, il ne semblera pas injuste ou déraisonnable d'admettre que le belligérant bénéficie de droits analogues à l'égard du vaisseau qui transportait ces marchandises. Celles-ci ne pouvaient parvenir à l'ennemi sans l'aide du vaisseau. La transaction comporte normalement le concours du propriétaire des marchandises et du propriétaire du vaisseau. Le premier commerçant vend ses marchandises pour en tirer un bénéfice; le second commerçant loue son vaisseau pour tirer un bénéfice de leur transport. Pourquoi en cas de capture une de ces catégories de commerçants perdrait-elle son bien alors que l'autre le conserverait ? On pourra objecter que cette comparaison des situations implique chez l'armateur la connaissance effective de la nature des marchandises transportées sur son vaisseau. Mais elle ne l'implique pas nécessairement. Si un armateur permet que son vaisseau soit affrété ou utilisé de sorte qu'on puisse y charger des marchandises de contrebande destinées à l'ennemi, peu importe qu'il sache ou ne sache pas quel emploi on fait de son vaisseau; il ne semble pas injuste qu'il pâtisse des conséquences d'une telle utilisation de son vaisseau profitable à l'ennemi.

Le fait pour l'armateur de savoir à quoi sert son navire constitue un élément qui n'a pas été négligé par ceux qui ont examiné la question de savoir si le navire lui aussi est susceptible de prise; nous l'examinerons plus loin tant au point de vue général que relativement aux circonstances de la cause en particulier.

L'ancienne pratique suivie dans notre pays avant les guerres napoléoniennes — à l'exception de traités spéciaux — était que les vaisseaux neutres transportant des marchandises de contrebande étaient susceptibles d'être capturés et condamnés comme les marchandises elles-mêmes. En vertu des principes généraux, une telle pratique me semble se concilier avec les droits équitables existants entre belligérants et commerçants neutres. Sir William Scott a déclaré à ce sujet qu' «on ne peut se refuser à admettre que cette pratique était parfaitement conciliable avec tous les principes de la justice. Si la fourniture de tels articles à l'ennemi constitue un acte coupable, le véhicule qui sert d'instrument à ce trafic illicite ne saurait être innocent ». Affaire du *Neutralitet* (3 C. Rob. 296 ; 1 Eng. P. C. 309).

La confiscation du navire a été justifiée par Bynkerskoek et d'autres juristes de valeur. Il est vrai, cependant, qu'à l'époque de Lord Stowell on se relâcha de cette pratique et qu'on admit que le navire n'était pas confiscable sauf dans certains cas présentant le caractère indiqué plus haut. Mais

il faut noter que si le propriétaire d'une portion quelconque de la cargaison se confondait avec le propriétaire de la totalité ou d'une partie du navire, on admettait que, pour sa totalité ou pour cette partie, le navire était sujet à confiscation. (Voy. l'affaire du *Jonge Tobias* [1799] 1 C. Rob. 329; 1 Eng. P. C. 146).

Il est difficile de déterminer avec précision les raisons qui amenèrent à cette époque cet adoucissement de la pratique. Ce fut probablement en partie la conséquence de la politique de notre pays à l'égard du commerce des neutres et de la multiplicité des traités concernant la matière. Le motif légal de son introduction fut cependant « la supposition que des chargements d'articles nuisibles ou suspects pouvaient être embarqués sans que l'armateur le sût personnellement ». Sir William Scott dans l'affaire du *Neutralitet* (3 C. Rob. 295; 1 Eng. P. C. 309).

Si l'on examine la pratique des autres nations, on constate qu'à la même époque, le règlement français du 26 juillet 1778 était en vigueur. En vertu du règlement, le navire était déclaré susceptible de confiscation si les trois quarts de la valeur de sa cargaison étaient constitués par des marchandises de contrebande. Il est vrai que ce règlement était regardé par certaines autorités comme n'étant qu'une simple disposition du droit français interne, tandis que d'autres (parmi lesquels Ortolan) le considéraient comme applicable entre Etats, à moins, évidemment, que les traités ne contiennent des dispositions différentes, comme par exemple le traité conclu en septembre 1800, pour une période de huit ans, entre la France et les Etats-Unis. Ses dispositions furent maintenues dans les Instructions françaises du 31 mars 1854 et dans celles du 25 juillet 1870 (Bonfils, 7e éd., § 1578). De fait, le règlement est toujours depuis lors resté en vigueur pour le moins jusqu'en 1914, date à laquelle le Gouvernement français adopta les dispositions de l'article 40 de la Déclaration de Londres.

Durant la guerre de Crimée, il ne semble pas que cette question pour les vaisseaux ait fait l'objet d'une décision d'une Cour des Prises. Mais non seulement la France resta fidèle durant cette guerre audit règlement, mais encore la Russie, par une déclaration du 19 avril 1854, décida que les vaisseaux neutres servant au transport de la contrebande seraient arrêtés par ses croiseurs et déclarés de bonne prise de guerre conformément à la déclation du 27 novembre 1853 (*London Gazette* du 2 mai 1854, p. 1364).

La question fut débattue durant la guerre civile d'Amérique dans l'affaire du *Bermuda* [1866] (3 Wall. (Amer.) 555). L'adoucissement de l'époque de Lord Stowell fut indiqué dans cette affaire de la façon suivante : « On l'a qualifiée de règle indulgente et cela avec raison. C'était une atténuation importante, mais très convenable, de l'ancienne règle qui condamnait le vaisseau transportant de la contrebande aussi bien que la cargaison. » Puis vient le passage suivant : « Mais elle est fondée sur la présomption que le chargement de la contrebande a été fait sans le consentement de l'armateur donné en fraude des droits des belligérants ou, pour le moins, sans intention de sa part de se comporter en ennemi à l'égard du pays des capteurs, et on doit l'admettre et l'appliquer dans tous les cas où cette présomption n'est pas réfutée par la preuve du contraire ».

Cette « présomption » semble concerner la connaissance par l'armateur de la nature de la cargaison. Il n'est pas facile de comprendre le sens de l'expression « intention de se comporter en ennemi ». Si l'armateur connaissait le caractère de contrebande que présentent les marchandises, il semble s'ensuivre qu'en permettant leur envoi il ait eu l' « intention » d'aider l'ennemi. Quoi qu'il en soit, la règle qualifiée d'indulgente qui d'emblée permettait au navire de se soustraire à la confiscation était évidemment considérée par la Cour des Etats-Unis comme comportant des restrictions du fait, soit de la connaissance, soit de l'intention de l'armateur quant à la destination ennemie de la cargaison de contrebande.

L'attitude ultérieure des Etats-Unis sur cette question sera examinée plus loin quand nous étudierons la période correspondante : elle est exposée et définie dans le Code de la guerre navale promulgué en 1900 (amendé sur quelques points en 1903) qui fut recommandé par les Etats-Unis à la Conférence navale internationale de Londres de 1908.

En Europe, à peu près au moment où se poursuivait le guerre civile d'Amérique, la Prusse, le Danemark et l'Autriche promulguaient des règlements de prises (au début de 1864) d'après lesquels les navires transportant des marchandises de contrebande étaient déclarés susceptibles de confiscation, si toute la cargaison consistait en contrebande. (Kleen, *Contrebande*, p. 210; Bonfils, 7e éd., § 1578).

Plus tard, lors de la guerre de 1866, l'Autriche alla plus loin et déclara qu'étaient de bonne prise les navires qui « transportaient de la contrebande dans une proportion considérable à l'égard de leur cargaison » (Kleen, *Contrebande*, p. 210 n.).

L'Italie, conformément à l'article 215 de son Code de la marine marchande, admettait que le navire et les marchandises qui y étaient chargées étaient confiscables, mais libérait les marchandises d'un caractère innocent; et cette règle fut appliquée par l'Italie durant la guerre de 1866. (Bonfils, 7e éd., § 1578).

Nous avons déjà rappelé plus haut que la France, en 1870, confirma la règle des trois-quarts.

Dans le développement historique de ce sujet, une nouvelle phase importante fut atteinte dans les théories et pratiques des Empires de Russie et du Japon avant et pendant la guerre russo-japonaise. Ces deux Puissances firent la guerre tant sur mer que sur terre. Aussi leurs règlements et la pratique qu'elles suivirent dans la guerre navale sont importants pour déterminer l'état du droit des gens à une époque où les conditions du commerce maritime neutre et international sur mer étaient, à tous égards et sous tous aspects, les mêmes qu'aujourd'hui. Les décisions de leurs tribunaux de prises respectifs dans les affaires issues de cette guerre doivent aussi reposer directement sur les règles du droit international regardées par ces deux Etats comme fixant la responsabilité des navires transportant de la contrebande.

Les règlements de prises russes furent promulgués le 27 mars 1895 (neuf ans avant la guerre) (1 Russ. and Jap. P. C. Appendice A, p. 314). En

vertu de ces règlements les navires marchands de nationalité neutre étaient déclarés susceptibles d'être confisqués comme prises s'ils étaient surpris en train de transporter chez l'ennemi ou dans un port ennemi certains articles de contrebande, des substances servant aux armes à feu ou des explosifs, en quelque quantité que ce fût, ou encore d'autres articles de contrebande de guerre constituant en tonnage ou en poids plus de moitié de la cargaison, s'il n'était pas prouvé que les capitaines des vaisseaux dont il s'agissait ignoraient la nature de la cargaison et la déclaration de guerre, 11e Règle (1). Après la déclaration de guerre il n'était besoin ni de la preuve ni de l'existence d'aucune autre connaissance de la part des propriétaires ou capitaine. Ces dispositions furent appliquées dans des affaires concernant des vaisseaux britanniques, allemands et danois, avec la conséquence que les vaisseaux furent condamnés quand la contrebande transportée constituait plus de moitié de la cargaison et relâchés si elle était moindre : affaires de l'*Arabia* [1904] (1 Russ. and Jap. P. C. 42), du *Knight Commander* (1 Russ. and Jap. P. C. 54), du *Calchas* [1905] (1 Russ. and Jap. P. C. 118), du St *Kilda* [1906] (1 Russ. and Jap. P. C. 188), et du *Prinsess Marie* [1908] (1 Russ. and Jap. P. C. 276). Des navires britanniques furent condamnés pour ce motif et le Gouvernement britannique n'adressa au Gouvernement russe aucune protestation contre la condamnation.

Les réglements japonais relatifs à la capture en mer ne sont pas aussi précis. Ils furent pomulgués après le début de la guerre avec la Russie. Ils entrèrent en vigueur le 15 mars 1904 (2 Russ. and Jap. P. C. 432). Ils disposaient que les navires transportant de la contrebande de guerre étaient susceptibles d'être capturés sans égard pour leur nationalité et que le fait pour un capitaine d'ignorer que des articles de contrebande se trouvaient à son bord ne pouvait être considéré comme un motif d'exemption de capture (article 37 et 38). Ils disposaient aussi que le navire serait condamné si le propriétaire du navire et celui des articles de contrebande étaient la même personne (article 43). Mais ils contenaient une règle générale qui prescrivait qu'à l'égard des points non déterminés par la législation, les traités ou les règlement japonais, il fallait suivre les principes du droit international (article 10).

Si l'on examine les décisions des tribunaux de prises japonais, on constate que le principe de droit international le plus souvent appliqué a été celui qui peut être formulé de la façon suivante, d'après l'exposé des motifs du tribunal dans diverses affaires : « Le droit international reconnaît qu'est susceptible de condamnation le navire *dont le voyage a pour objet* le transport de contrebande de guerre; et cette règle est d'accord avec la justice et la raison et des principes corrects et fondamentaux. »

Pour déterminer ce qui constituait « l'objet de voyage » le Tribunal Supérieur des Prises japonais estime que si la plus grande partie de la cargaison était de la contrebande, on devait conclure que l'objet du voyage était le transport de la contrebande. Par application de ce critérium et de la règle que nous avons rapportée, les tribunaux japonais condamnèrent comme prises des navires de diverses nationalités, britanniques, des

colonies britanniques (frétés par des Américains), allemands et norvégiens : affaires du *Roseley* [1905] (2 Russ. and Jap. P. C. 228), de l'*Aphrodite* (2 Russ. and Jap. P. C. 240), du *Scotsman* [1905] (2 Russ. and Jap. P. C. 256), du *Bawtry* [1905] (2 Russ. and Jap. P. C. 265), du *M. S. Dollar* [1905] (2 Russ. and Jap. P. C. 284), du *Wyefield* [1905] (2 Russ. and Jap. P. C. 291), du *Paros* [1905] (2 Russ. and Jap. P. C. 301), du *Henry Bolckow* [1905] (2 Russ. and Jap. P. C. 331), du *Lydia* [1906] (2 Russ. and Jap. P. C. 359) et de l'*Antiope* (2 Russ. and Jap. P. C. 389).

Dans l'histoire de la question, la phase importante qui suivit fut l'attitude des diverses Puissances qui participèrent à la Conférence navale internationale tenue à Londres en 1908-1909. Avant que ne s'ouvrit la Conférence et dans le but de fournir une base à la discussion, les divers Gouvernements furent invités par le Secrétaire d'Etat britannique aux Affaires Etrangères à « échanger entre eux des memorandums exposant brièvement ce qu'ils considèrent comme étant la règle correcte en droit international » sur chacun des points énumérés parmi lesquels figuraient le suivant : « La contrebande, y compris les circonstances dans lesquels des articles déterminés peuvent être considérés comme étant de la contrebande; pénalités pour leur transport », etc.

On remarquera que les Puissances furent ainsi invitées à exposer ce qu'elles considéraient alors comme constituant la règle correcte du droit international au sujet de la possibilité de confisquer les vaisseaux neutres transportant de la contrebande et non pas quelles modifications elles désiraient à cet égard. Aussi semble-t-il important de faire grand cas des opinions exprimées alors par les divers Etats appelés en consultation internationale pour examiner la question de savoir s'il existait sur le sujet, d'après le droit des gens, une règle bien établie et, dans l'affirmative, quelle était cette règle.

Les rapports des divers pays seront pris dans l'ordre dans lequel ils se présentent dans les comptes-rendus. Les voici brièvement analysés :

Allemagne. — Le navire transportant de la contrebande de guerre est sujet à confiscation si le propriétaire ou celui qui a affrété le navire en totalité ou le capitaine ont connu ou dû connaître la présence de la contrebande à bord et que cette contrebande forme par sa valeur, par son poids, ou par son volume plus d'un quart de la cargaison.

Etats-Unis d'Amérique. — Pour exposer les vues de la République, le Département d'Etat se référa à son Code de la Guerre Navale de 1900, amendé sur quelques points de détail en 1903. Le Code Naval de 1900 fut préparé pour servir de guide et pour l'usage de la flotte des Etats-Unis par le capitaine Charles H. Stockton (dans la suite contre-amiral de la flotte des Etats-Unis et Président de l'Université George Washington), sous la direction du Secrétaire d'Etat à la Marine ; il fut approuvé par le Président des Etats-Unis et publié « à l'usage de la flotte et pour renseigner tous intéressés ». Le contre-amiral Stockton fut délégué plénipotentiaire des Etats-Unis à la Conférence navale de Londres. D'après le Code, un vaisseau neutre qui transporte des marchandises ennemies est, ainsi que son chargement, à l'abri de toute capture, sauf s'il transporte de la contrebande de guerre ou cherche à forcer

un blocus, ou encore s'il s'est rendu coupable d'avoir procuré son assistance hostile à l'ennemi. Et, de plus, les navires, neutres ou autres, transportant de la contrebande de guerre destinée à l'ennemi, sont passibles de saisie et de détention (c'est-à-dire de capture), à moins de dispositions contraires des traités.

Autriche-Hongrie. — Le memorandum n'exposait pas ce qu'on regardait comme le droit international en la matière. Il contenait des observations sur le fait qu'il était désirable de modifier le droit sur certains points. [Les règlements et la pratique de l'Autriche en 1864 et durant la guerre de 1866 ont déjà été mentionnés].

Espagne. — Ce memorandum omet également d'exposer ce que l'Espagne regardait comme étant le droit; mais il suggérait qu'entre le système qui autorise la confiscation du navire transportant n'importe quelle quantité de contrebande et le système qui ne consent une telle mesure que s'il y a eu résistance ou fraude, on pourrait établir cette formule de transaction : si le capitaine ou l'armateur ont connu ou pu connaître la présence de la contrebande à bord, le navire sera responsable au capteur d'une rançon ou compensation équivalant à trois fois la valeur de la contrebande et au quintuple du montant du fret, et qu'à défaut de paiement de la rançon le capteur ne puisse dans aucun cas procéder à des mesures d'exécution que contre le navire et tant que celui-ci restera entre ses mains.

France. — Les vaisseaux neutres avec la totalité de leur cargaison (contrebande et le reste) sont confiscables si les marchandises de contrebande forment les trois-quarts de la valeur du changement. [Ces dispositions sont conformes au règlement de 1778, ci-dessus mentionné, et aux règles et à la pratique françaises constantes depuis cette époque].

Grande-Bretagne. — Tous les intérêts dans le navire transportant de la contrebande qui appartiennent au propriétaire de la contrebande, sont sujets à condamnation. Le navire est également sujet à condamnation s'il a opposé par la force une résistance au capteur, ou s'il porte des papiers faux ou simulés, ou s'il y a d'autres circonstances frauduleuses.

Italie. — Les navires neutres transportant une cargaison à destination finale d'un pays ennemi et formée en totalité ou en partie par des objets de contrebande de guerre, seront capturés; les navires et les marchandises de contrebande seront confisqués, mais seulement quand il est clair que l'armateur savait que son navire devait servir au transport de la contrebande.

Japon. — Les navires ayant de la contrebande de guerre ainsi que le chargement se trouvant à bord et appartenant au propriétaire du navire, sont sujets à confiscation lorsque des moyens frauduleux sont employés dans le le transport des marchandises de contrebande; il en est de même lorsque le transport des marchandises de contrebande est l'objet principal du voyage et aussi lorsque les marchandises de contrebande appartiennent au propriétaire du navire. Mais par cela seul qu'il a des marchandises de contrebande à bord, un navire n'est pas susceptible d'être capturé si le capitaine était dans l'ignorance effective ou présumée de l'ouverture des hostilités.

Hollande. — Le navire transportant la contrebande est sujet à confiscation

si une importante partie de la cargaison constitue de la contrebande, à moins qu'il apparaisse que le capitaine ou le fréteur n'a pu connaître le vrai caractère de la cargaison, ou si le capitaine résiste à l'arrêt, à la visite ou à la capture du navire.

Russie. — Les navires neutres sont sujets à confiscation lorqu'ils transportent de la contrebande de guerre formant par son volume, son poids ou sa valeur, plus d'un quart de toute la cargaison, ou quand ils transportent des objets de contrebande même en moindre quantité, si leur présence à bord du navire, de par leur nature même, ne pouvait évidemment ne pas être connue du capitaine; et le navire transportant de la contrebande en quantité moindre d'un quart de la cargaison est passible d'une amende représentant la quintuple valeur de sa cargaison de contrebande.

Telles étaient les opinions exposées par les diverses Grandes Puissances avant l'ouverture de la conférence.

Le résultat des délibérations de leurs représentants à la Conférence sur cette question fut l'adoption de la règle insérée à l'article 40 de la Déclaration de Londres, qui décide que le vaisseau est susceptible de condamnation si la contrebande, par sa valeur, son poids, son volume ou son fret, forme plus de moitié de la cargaison. Il n'est pas sans importance de noter que cette règle fut adoptée à l'unanimité. L'ensemble de la Déclaration de Londres ne fut ratifiée ni par notre pays ni, autant que je sache, par aucun autre des pays représentés. Mais par des Ordres en Conseil, les dispositions de l'article 40 furent adoptées par la Couronne. Elles ont aussi été adoptées par nos alliés, la France, la Russie, l'Italie et le Japon. Les règlements de prises de la Russie, promulgués en 1895, contenaient les mêmes dispositions, si ce n'est qu'on a maintenant ajouté la valeur et le fret aux éléments qui rendent la marchandise confiscable. L'Allemagne, peu après la Conférence, incorpora l'article 40 à son Code des Prises du 30 septembre 1909, encore appliqué par les tribunaux de prises allemands. L'Autriche-Hongrie, également, l'incorpora, en mai 1913, à son Règlement naval qui débutait par l'introduction suivante : « A la suite d'accords entre les pays commerçants et maritimes les plus intéressés, parmi lesquels la monarchie Austro-Hongroise, un grand nombre de questions concernant le droit international de la guerre maritime ont été réglementées. Les dispositions du droit international en matière de guerre, pour autant qu'elles ont été fixées par des accords, sont publiées dans le présent règlement, de sorte qu'on puisse les observer en cas de guerre. »

Pour ce qui est de l'Amérique, la règle formulée à l'article 40 est actuellement en vigueur, déclare M. Charles H. Stockton dans son dernier *Traité de droit international* (publié à la fin d'octobre 1914), dont j'ai déjà indiqué le point de vue. Il écrivait à ce sujet dans le rapport de la délégation américaine au Secrétaire d'Etat que « un grand adoucissement est apporté à la situation des neutres en ce qui concerne la sanction attachée au transport de la contrebande. D'abord, le navire n'est pas sujet à confiscation à moins que plus de moitié de la cargaison déterminée par son poids, sa valeur ou son fret ne soit contrebande » (page 437).

L'exposé précédent montre l'attitude des principales Puissances maritimes relativement à ce qui fut unanimement accepté par leurs représentants à la Conférence de Londres.

La Suède n'y était pas représentée et je ne sais si, depuis lors, la Suède a pris une mesure quelconque relativement à la responsabilité des navires neutres. Mais une chose est certaine, c'est que la Suède ainsi que les armateurs et commerçants suédois savaient parfaitement ce que les belligérants avaient déclaré vouloir faire en pareil cas. Il est certain qu'aucun armateur suédois agréablement occupé à supputer d'amples bénéfices ou qu'aucune autre personne absorbée par l'examen sévère d'une théorie désintéressée n'a jamais pensé qu'un navire suédois, capturé par un croiseur britannique alors qu'il transporterait une cargaison entière de contrebande en Allemagne, serait à l'abri d'une condamnation, tandis que s'il eût été occupé à transporter dans le Royaume-Uni plus de moitié de sa cargaison (en poids, volume, valeur ou fret), il aurait été, au cas où un vaisseau de guerre allemand l'aurait capturé, susceptible de condamnation. Dans l'intérêt de la neutralité, on doit soustraire les neutres à une telle tentation d'approvisionner en contrebande un des belligérants à l'exclusion de l'autre, si on peut le faire d'accord avec les principes de justice et les règles du droit international.

A la lumière de ce qui vient d'être exposé, il faut examiner l'affaire à deux et peut être à trois points de vue.

Primo : En dehors des résolutions ou articles de la Conférence de Londres, quelle était la règle du droit des gens pour un vaisseau qui, dans les circonstances de la présente affaire, transportait une cargaison consistant entièrement en contrebande à destination de l'ennemi?

Secundo : L'Ordre en Conseil qui adoptait les dispositions de l'article 40 de la Déclaration de Londres était-il si contraire à cette règle que l'Ordre en fût sans valeur? ou bien était-il suffisamment en harmonie avec cette règle ou atténuait-il la règle en faveur d'un neutre ou de l'ennemi de façon à devenir valable, conformément à la doctrine établie par le Conseil Privé dans l'affaire du *Zamora* (1)?

Ou bien, *tertio*, les actes des représentants des diverses Puissances à la Conférence ainsi que l'action et la pratique de ces Etats dans la suite ont-ils donné naissance, par un assentiment assez général, à une règle nouvelle ou amendée du droit des gens sur la matière, règle à laquelle effet devrait être donné maintenant par leurs tribunaux de prises, indépendamment de tout Ordre en Conseil?

Sur le premier point, considérant les règlements et les pratiques des nations depuis un siècle, je me sens dans l'obligation de déclarer que la vieille règle en vigueur avant l'atténuation qu'on y introduisit, il y a un siècle et plus, devrait être considérée comme valable actuellement. J'entends par là que la règle, qu'on prétend bien établie au bénéfice des

(1) Voy. *suprà*, t. II, p. 75.

vaisseaux chargés de contrebande et qu'a invoquée le demandeur, n'existe pas. Lorsqu'existaient les atténuations dont on a parlé, le navire était susceptible de condamnation dans bien des cas que l'on appelait quelquefois des exceptions. On a toujours admis que si une partie quelconque de la contrebande transportée appartenait au propriétaire du navire, le navire lui-même était passible de la peine de la confiscation tout comme la contrebande. D'après nos auteurs les plus récents, la pénalité atteignait le vaisseau si son propriétaire était complice du transport des marchandises de contrebande, qu'elles lui appartiennent ou non. Westlake, *International Law*, 2e partie, p. 291, et Hall, *International Law*, 4e partie, p. 166.

Actuellement encore plus que jadis, l'armateur doit être considéré comme sachant, soit directement, soit par le capitaine, de quoi son navire est chargé ou à quel usage il est destiné. A l'époque de Lord Stowell, il devint évident que le capitaine était tenu en temps de guerre de connaître en quoi consistait sa cargaison car soutenir le contraire serait excuser une ignorance réelle ou feinte et admettre ainsi l'exemption de pénalité pour le transport de la contrebande. Cf. les affaires de l'*Oster Risoer* [1802] (4 C. Rob.. 199; 1 Eng. P. C. 382) et du *Richmond* [1804] (5 C. Rob. 333).

Ceci m'amène à parler des faits particuliers de la présente affaire sur le point de savoir si les armateurs connaissaient la destination de leur navire. Comme on l'a exposé, le vaisseau était affrété, pour une courte période, par des commerçants allemands. La valeur du vaisseau n'était pas indiquée; on peut l'évaluer d'après son tonnage. Je ne puis l'estimer, mais on pourrait le faire. De l'examen de la charte-partie il résulte que le vaisseau fut frété à un taux annuel égal à presque le double du montant auquel il devait être assuré en vertu de la charte-partie. Il fut donc frété à un taux représentant près de deux cents pour cent par an de son prix ou de sa valeur assurable. Ce n'était pas un navire transatlantique. Peut-il y avoir le moindre doute sur le fait que ses propriétaires n'ignoraient pas qu'il allait servir à la contrebande entre la Scandinavie et Lübeck ou quelque autre port allemand de la Baltique ?

Les armateurs ne fournirent aucune preuve qu'ils ignorassent le but dans lequel il était frété. A dire vrai, ils ne déclarèrent pas qu'ils ignoraient à quoi il devait servir. De plus, si des armateurs, en temps de guerre et dans des eaux propices au commerce de contrebande, font des affrètements à temps, ce serait accorder des primes au commerce de contrebande que de permettre aux armateurs de se protéger en invoquant la charte-partie et de se mettre eux-mêmes à l'abri derrière un écran d'ignorance construit délibérément par eux-mêmes. L'immunité ou la responsabilité pénale du vaisseau ne doit pas dépendre de tels arrangements.

Aussi, en dehors de tout Ordre en Conseil adoptant la règle de la moitié de la cargaison empruntée à l'article 40 de la Déclaration de Londres, je prononcerais un jugement condamnant le vaisseau comme de bonne prise.

En second lieu, il résulte de ce que j'ai exposé que les dispositions de l'article 40 constituaient une limitation ou une atténuation de quelques uns des droits de la Couronne; et il résulte de la décision rendue dans l'affaire

du *Zamora* qu'en conséquence les dispositions de l'Ordre en Conseil sont valables.

En troisième lieu, bien que n'étant lié par aucun instrument formel tel qu'une convention internationale, j'estime que l'attitude et la conduite des plus importants Etats maritimes avant et depuis 1908 ont été telles qu'elles justifient l'acceptation par la Cour, comme incorporée au droit des gens moderne, de la règle qui veut que les vaisseaux neutres transportant de la contrebande qui par sa valeur, son poids, son volume ou son fret forme plus de moitié de la cargaison, soient susceptibles de confiscation et de condamnation comme étant de bonne prise.

Le jugement de la Cour est donc que le *Hakan* est condamné comme de bonne prise et qu'il sera vendu par le Marshal de la Cour.

Du 3 juillet 1916. — Haute Cour de Justice. Division d'Amirauté (en matières de prises). — Sir Samuel Evans, président. — Avocats : le Solicitor du Trésor, Botterell et Roche.

121

Haute Cour de Justice
Division d'Amirauté (en matière de prises), 3 juillet 1916

Déclaration de Paris, Marchandise enmemie sur navire neutre, Navire ennemi réfugié en port neutre ; Transfert d'un navire ennemi sur navire neutre de marchandises in transitu après ouverture des hostilités ; Vivres, Contrebande de guerre, Destination.

La Déclaration de Paris ne peut être invoquée pour des marchandises ennemies saisies sur navire neutre alors que ces marchandises ont été à l'origine chargées sur un navire allemand qui, après avoir effectué une partie de son voyage, s'est réfugié dans un port neutre où le transbordement a été opéré.

Le transfert de marchandises d'un navire ennemi sur un navire neutre, effectué postérieurement à l'ouverture des hostilités et alors que les marchandises sont en transit, est inopposable au belligérant.

A raison de certaines ordonnances allemandes, les vivres destinés à l'Allemagne doivent être considérés comme destinés, en grande partie, au Gouvernement allemand et aux forces allemandes et par suite comme étant de la contrebande de guerre.

(Navires danois *Jeanne* et *Vera*, navires suédois *Forsvik* et *Albania*, navire *Talisman* et navire *Arkansas* [cargaison])

Sir Samuel Evans, président :

Ces quatre cargaisons de riz furent saisies sur les quatre vapeurs *Forsvik* navire snédois, *Albania* navire suédois, *Vera* navire danois et *Jeanne* navire danois. Les cargaisons comprenaient pour leur ensemble de 5.000 à 6.000 tonnes de riz de qualités diverses, Siam blanc n° 1, blanc brisé et brisures. Les cargaisons ont été vendues et leur réalisation a produit ensemble 55.850 l. st. La Couronne demande condamnation du riz pour diverses raisons.

La première question que j'ai à examiner est de savoir si les cargaisons étaient ou non la propriété de l'ennemi. Il est clair qu'elles l'étaient. A l'origine le riz a été embarqué par Markwald et C°, à Bangkok, à bord du navire allemand *Neuenfels*, et destiné à des ports allemands. Le *Neuenfels* entreprit son voyage de Bangkok aux ports allemands avant la guerre; mais après la déclaration de guerre le navire relâcha dans le port espagnol de Vigo qu'il utilisa, pendant plusieurs mois, comme port de refuge. Plus tard, en mars ou avril 1915, les marchandises furent débarquées du navire allemand pour être chargées sur ces quatre navires scandinaves. Il n'est pas nécessaire que j'entre dans le détail des différents points qui ont été si bien mis en évidence par sir Maurice Hill, il suffira d'en donner la conclusion. La preuve que les cargaisons de ces quatre navires étaient les mêmes que celles embarquées sur le navire allemand est claire et concluante. Il est clair également que la propriété du riz avait été transférée à des acheteurs allemands.

Personne ici ne réclame les marchandises comme marchandises ennemies chargées sur navires neutres; il n'y a actuellement personne devant la Cour réclamant les marchandises comme neutres en raison de la sentence rendue le mois dernier. Néanmoins, je dois me référer à la réclamation qui a été présentée par M. Tycho Roberg, qui a perdu son droit de comparaître ici pour ne pas s'être conformé à l'ordre de fournir un cautionnement pour les frais. Jusqu'au moment où les marchandises ont été transbordées du navire allemand sur les quatre navires scandinaves, il est parfaitement clair, comme je l'ai dit, que les marchandises étaient propriété ennemie. Je remarque aussi qu'elles étaient destinées à l'Allemagne et, en raison des diverses ordonnances qui ont été rendues en Allemagne par le Conseil fédéral allemand au sujet des produits alimentaires et du riz en particulier, je conclus, sans hésitation aucune, que le riz ou une quantité considérable de cette denrée allait directement au Gouvernement allemand et aux forces allemandes et qu'il était en conséquence de la contrebande.

Quel est maintenant l'effet produit par le transfert des marchandises du *Neuenfels* sur les navires scandinaves? Tycho Roberg n'était pas un véritable acheteur neutre; il agissait en cette circonstance comme agent de l'ennemi. Il n'était pas connu comme s'occupant d'affaires de ce genre avant la guerre et nous trouvons qu'après le commencement de la guerre

Il s'occupe, non seulement de denrées alimentaires, de riz, mais aussi de coton et autres articles (comme ceux qui ont été saisis sur les deux navires dont j'aurai à m'occuper dans un instant, l'*Arkansas* et le *Talisman*) également de machines susceptibles d'être employées ou destinées à être employées par l'ennemi dans des buts de guerre.

Il était l'affréteur de ces navires et la seule conclusion à laquelle je puisse vraiment arriver dans ces circonstances est que, dans cette affaire également, il n'agissait pas *bona fide* comme négociant neutre mais qu'il était simplement un agent de l'ennemi.

Il n'y a jamais eu transfert sincère de propriété des marchandises de la part des propriétaires ou négociants ennemis à Tycho Roberg. Les navires scandinaves étaient dans la situation de véhicules employés par l'agent de l'ennemi et utilisés pour achever le transit des marchandises vers des ports allemands. Mon opinion est que, lorsque les marchandises ont été saisies sur ces quatre navires scandinaves, elles étaient encore marchandises ennemies en transit et que les navires neutres étaient entrés au service de l'ennemi, tout comme si le navire *Neuenfels* était arrivé plus près du port et avait utilisé ces navires comme chalands dans des eaux trop peu profondes pour permettre au *Neuenfels* de passer. Cela étant, je n'ai pas besoin de m'inquiéter davantage des questions qui pourraient surgir quant à l'effet de la Déclaration de Paris.

Je puis dire ici que, d'après le Code des prises allemand, un transfert comme celui qu'on a essayé de faire dans le cas actuel de marchandises ennemies, d'un bord ennemi en cours de transit, reste sans effet. D'après l'article 20 (c), du Code des prises allemand, des marchandises ennemies à bord d'un navire ennemi conservent leur caractère ennemi jusqu'à leur arrivée à destination, malgré tout transfert effectué après l'ouverture des hostilités pendant que les marchandises sont en transit. Je crois que c'est là une très bonne loi des prises et je l'applique dans le cas actuel.

Les propriétaires ennemis de la marchandise n'ont pas comparu ici. Ils ne paraissent pas soulever de réclamation tendant à ce que les marchandises soient protégées par la Déclaration de Paris. Dans la réclamation présentée par Tycho Roberg celui-ci réclame les marchandises comme neutres — marchandises neutres sur navires neutres, et il ne fait aucune allusion à la Déclaration de Paris, et aucune protection n'est réclamée par lui sur la base de cet accord international. Mais si on l'avait invoquée, je serais arrivé à cette conclusion que les navires scandinaves s'étaient si bien identifiés avec l'ennemi en acceptant un transbordement de marchandises (n'ayant pas donné lieu à achat et vente dans le cours normal des affaires) pour continuer le transit, qu'aucune protection basée sur la Déclaration de Paris ne pouvait leur être accordée et qu'on n'avait jamais eu l'intention de leur en accorder une.

Je crois que c'est là tout ce que j'ai à dire concernant les chargements de riz.

Je condamne les quatre cargaisons de riz.

. . . .

Du 3 juillet 1916. — Haute Cour de Justice. Division d'Amirauté (en matière de prises). — Sir Samuel Evans, président. — Avocats : Sir Maurice Hill, J. H. W. Pilcher et T. H. S. Case, pour la Couronne; R. H. Balloch, pour les réclamants.

122

Haute Cour de Justice
Division d'Amirauté (en matière de prises), 10 juillet 1916

COMMERCE AVEC L'ENNEMI, OUVERTURE DES HOSTILITÉS, CONFISCATION.

Lorsque des marchandises ont été expédiées avant l'ouverture de la guerre par un sujet britannique à un sujet allemand en restant la propriété du premier, et qu'après l'ouverture des hostilités le sujet britannique n'a personnellement rien fait pour empêcher qu'elles n'arrivent à destination, on est en présence d'un acte de commerce avec l'ennemi et les marchandises sont confiscables.

(Vapeur anglais *Kildonian Castle* [cargaison])

Sir Samuel Evans, président :

Il y a déjà longtemps que ce cas m'est soumis à l'effet de déterminer si 160 sacs d'amiante étaient ou non sujets à capture et confiscation et il a été ajourné pour donner à l'expéditeur d'origine des marchandises, M. Weingarten, la possibilité d'établir ce qu'il a fait pour empêcher que ces marchandises n'arrivent à l'ennemi ou pour mettre fin à la transaction commerciale qui, je crois, avait eu lieu entre lui et le destinataire des marchandises. Il est démontré que les marchandises étaient destinées à l'Allemagne, à un nommé Lafrenz; cela est admis par le réclamant. D'autre part, il est admis par la Couronne que la propriété des marchandises n'avait pas été transférée, de sorte qu'elles ne pouvaient être traitées comme marchandises ennemies. Le point que j'ai à déterminer est, si oui ou non, les marchandises qui restaient propriété d'un sujet anglais (sujet sud-africain) étaient susceptibles de capture parce qu'elles étaient l'objet d'un commerce avec l'ennemi.

L'embarquement des marchandises a eu lieu avant la guerre et le navire lui-même appareilla de Port-Elisabeth le 4 août, date de l'ouverture des hostilités entre ce pays et l'Allemagne. Il n'existe pas de preuve de l'heure exacte à laquelle le navire appareilla, mais il est apparent qu'il quitta le port avant 11 heures, dans la soirée du 4 août, et en conséquence son départ a eu lieu juste avant l'ouverture des hostilités. La décision sur cette affaire dépend de ce qui était le devoir de M. Weingarten après la déclaration de guerre. L'occasion qui lui a été donnée de démontrer ce qu'il

avait fait pour arrêter les marchandises n'a fourni la preuve d'aucun acte qu'il aurait accompli pour essayer d'empêcher les marchandises d'arriver à leur destination convenue. Tout ce qu'il fit, apparemment, fut de se contenter de laisser à un tiers le soin d'agir dans le but d'empêcher les marchandises d'atteindre leur destination allemande. Il est admis qu'il n'a pas agi personnellement. Mon opinion est que, dès l'ouverture de la guerre, bien que le navire fût parti auparavant, ces marchandises étaient des denrées engagées dans un commerce prohibé avec l'ennemi. Depuis le moment de la déclaration des hostilités, M. Weingarten se trouvait dans le cas d'un vendeur de marchandises qui étaient en fait destinées à un acheteur ennemi. Elles étaient transportées sur un navire anglais, mais ceci, à mon avis, ne diminue en rien le devoir qui lui incombait de faire tout son possible, conformément à la loi, pour mettre un terme à la transaction dans laquelle ces marchandises étaient engagées. J'ai cité des passages de la sentence des Lords du Conseil Privé, dans l'affaire du *Panariellos*, en me référant à des marchandises engagées dans des opérations commerciales avec l'ennemi ou dans un commerce interdit. Dès 11 heures du soir, le 4 août, alors qu'elles faisaient route, le vendeur était propriétaire de ces marchandises, dans ce sens qu'il avait la propriété de ces marchandises alors en cours de route pour leur destination. Il est vrai que les faits de cette affaire diffèrent — ils diffèrent dans presque tous les cas — des faits dans l'affaire du *Panariellos* mais les principes appliqués dans le cas du *Panariellos* sont d'application générale, et en s'occupant de celui-ci, le Conseil privé disait : « Les appelants ont omis de se dégager de leur obligation de démontrer que l'engagement du minerai dans un commerce avec l'ennemi avait été abandonné en temps voulu. Il n'est pas suffisant de faire preuve de repentir ou de changer ses intentions, sans tractations avec l'autre partie; il faut qu'il y ait quelque chose qui efface l'aventure prohibée. »

Le réclamant dit maintenant qu'il savait ou pensait que les marchandises n'arriveraient jamais en Allemagne, qu'elles seraient retenues ou négociées par quelqu'un en Angleterre. Comme je l'ai dit, ceci conduit à admettre qu'il ne fit rien, mais qu'il préférait laisser à d'autres la responsabilité d'empêcher que ces marchandises n'arrivent entre les mains de l'acheteur ennemi. On s'est reporté au cas du *Hoop* et on a lu le passage auquel je me suis référé dans d'autres cas et dans lequel Lord Stowell disait, en se référant aux règles relatives au commerce avec l'ennemi et qui rendent les marchandises sujettes à capture : « Il y a eu application de la loi lorsque des marchandises ont été embarquées avant la guerre et que les parties n'ont pas fait toute diligence pour contremander le voyage après que le premier avis des hostilités a été donné ». Je pense qu'il est correct de dire que ce passage se référait à des cas qui ont déjà été cités dans la sentence; mais il établit, je le crois aussi, une règle générale, en termes généraux, suffisante pour comprendre un cas où les cargaisons, comme dans le cas actuel, ont été chargées avant la guerre et où le navire a appareillé avant l'ouverture des hostilités. Non seulement le réclamant n'a pas « fait toute

diligence possible pour contremander le voyage après le premier avis d'hostilités », mais, comme je l'ai fait remarquer, il n'a rien fait du tout alors qu'il en avait le moyen. Il savait quel était le voyage que le navire entreprenait. Le navire s'est arrêté sur rade de Capetown où on aurait pu lui fournir des renseignements; il alla jusqu'à Madère, s'y arrêta de nouveau, sans doute pour faire du charbon; aucune mesure n'a été prise pour l'informer de la destination des marchandises ou pour les empêcher d'atteindre cette destination. S'il est vrai que les marchandises étaient engagées dans un commerce prohibé et s'il est vrai qu'il n'a rien été fait pour mettre un terme au voyage, je pense qu'il y avait commerce avec l'ennemi, ce qui est amplement suffisant pour permettre la confiscation des marchandises.

Pour ces motifs, mon opinion est que la sentence que je dois rendre est que les marchandises sont condamnées comme marchandises faisant l'objet, après l'ouverture des hostilités, d'une opération commerciale avec l'ennemi.

Du 10 juillet 1916. — Haute Cour de Justice. Division d'Amirauté (en matière de prises). — Sir Samuel Evans, président. — Avocats : Hubert Hull pour le Procureur Général; C. R. Dunlop pour le réclamant.

123

Haute Cour de Justice
Division d'Amirauté (en matière de prises), 14 juillet 1916

CONTREBANDE ABSOLUE, DESTINATION RÉELLE, CONFISCATION.

Du bois préparé pour la fabrication d'hélices d'aéroplane et qui, malgré certaines apparences d'expédition de pays neutre à pays neutre est, en réalité, destiné à l'Allemagne, constitue de la contrebande absolue et est confiscable sur navire neutre.

(Vapeur *Carolina* [cargaison])

Sir Samuel Evans, président :

Cette affaire montre, une fois de plus, les moyens habituels par lesquels des marchandises sont expédiées de pays neutres, comme l'Amérique, vers des pays neutres comme la Suède, sur bateau neutre, les marchandises étant en fait destinées à l'Allemagne.

Le bois en question est décrit dans l'affidavit de M. David Gordon. Il était manifestement préparé pour la fabrication d'hélices d'aéroplane. Il est clair qu'il était destiné à être livré à Théodor Francke Erben, G. m. b.

H., de Berlin. Cette société a traité toute l'affaire et MM. Hallbäck et fils de Malmœ n'étaient que les agents transitaires et MM. Berghman et Johnsson qui, à un moment, ont fait une réclamation (à l'appui de laquelle ils n'ont produit aucune preuve), bien que maison neutre, n'agissaient en réalité que comme agent ou prête-nom de Théodor Francke Erben. Le bois de cette sorte a été déclaré contrebande absolue par la Proclamation du 14 octobre 1915, sous la rubrique « appareils aériens de toutes sortes, y compris aéroplanes, ballons et leurs organes, accessoires de tous articles employés à l'usage des appareils aériens. » Il y a preuve suffisante devant moi pour démontrer que le bois n'était pas seulement apte à être employé à l'usage d'appareils aériens mais qu'il était bien destiné à cet usage ; sa destination étant l'Allemagne, bien qu'étant sur navire neutre, il constitue de la contrebande absolue et doit être condamné. Je rends ma sentence en conformité.

Du 14 juillet 1916. — Haute Cour de Justice. Division d'Amirauté (en matière de prises). — Sir Samuel Evans, président. — Avocats : M. A. Neilson pour le Procureur Général.

124

Haute Cour de Justice
Division d'Amirauté (en matière de prises), 28 juillet 1916

NAVIRE, PAVILLON, SOCIÉTÉ BRITANNIQUE SOUS LE CONTRÔLE D'UNE SOCIÉTÉ ENNEMIE, CARACTÈRE ENNEMI, NAVIRE UTILISÉ PAR L'AMIRAUTÉ; ALLÈGE, NAVIRE DANS UN PORT ENNEMI A L'OUVERTURE DES HOSTILITÉS, CONVENTION VI DE LA HAYE DE 1907.

Lorsqu'un navire battant pavillon britannique appartient nominalement à une société britannique mais que celle-ci est, en réalité, sous le contrôle d'une société allemande, ce navire doit être considéré comme ayant le caractère ennemi ;

Et il n'y a lieu de tenir compte ni de ce à quoi le navire a été effectivement employé après l'ouverture de la guerre, ni du fait qu'il a été utilisé par l'Amirauté.

Ce navire, employé comme allège à Southampton, doit être traité comme un navire se trouvant dans port ennemi à l'ouverture des hostilités, conformément à la Convention VI de La Haye de 1907.

(Navire allemand *St-Tudno*)

En septembre 1912, le vapeur à aubes *St-Tudno* avait été acheté par la Hamburg Amerika Linie, compagnie allemande et le 1er octobre de la même année revendu par elle à la Mac Iver Steamship Cᵒ Lim., société anglaise au nom de laquelle le navire avait été enre-

gistré comme navire britannique conformément au Merchant Shipping Act de 1894. La Mac Iver Steamship C° Lim. avait été constituée en 1891 au capital de 750.000 l. st., divisé en 75.000 actions, sur lesquelles, jusqu'en 1911, 7 actions avaient été souscrites par les 7 directeurs. En 1911, la Hamburg Amerika Linie obtint une modification des statuts, nomma les directeurs et obtint d'eux l'engagement de se conformer à ses instructions et de lui verser les dividendes. Des cinq directeurs alors nommés, trois étaient Anglais, un Russe, le cinquième étant l'agent à Londres de la Hamburg Amerika Linie. Après l'ouverture de la guerre, la société ne fut dirigée que par les 3 directeurs anglais et toutes relations cessèrent avec la société allemande. Le *St-Tudno*, réquisitionné par l'Amirauté le 21 septembre 1914, fut saisi le 24 décembre 1915; le 3 janvier 1916 une demande de confiscation fut formée à l'égard du navire comme appartenant aux ennemis de la Couronne ou subsidiairement à une société contrôlée par les ennemis de la Couronne.

Sir Samuel Evans, président :

Dans le cas présent, la Couronne demande la condamnation du vapeur à aubes *St-Tudno* qui, jusqu'au jour de la déclaration de guerre entre ce pays et l'Allemagne, fut toujours employé comme allège à Southampton ou aux abords ce port, par les paquebots de la Hamburg Amerika Linie.

La réclamation de la Couronne est basée sur le fait que ce vapeur est propriété ennemie et c'est là la question que j'ai à trancher dans cette affaire.

Le statut des compagnies enregistrées dans ce pays mais contrôlées et, en tant qu'il s'agit de la propriété des parts, en ce sens appartenant à des personnes ennemies, a été bien souvent examiné pendant ces derniers mois par les tribunaux de ce pays et finalement par la Chambre des Lords dans le cas de la *Daimler Company* c. *The Continental Tyre Company*. Les questions qui ont été soulevées dans ces affaires n'étaient pas précisément les mêmes que celles qui se présentent ici : c'était notamment la question de savoir si la composition et les affaires d'une compagnie étaient telles qu'elles lui donnent le caractère ennemi, d'où résulterait la défense pour quiconque dans ce pays de faire quoi que ce soit pour cette compagnie ou d'entrer en relations commerciales avec elle ou de commercer de quelque manière avec elle. Néanmoins beaucoup de clarté a été projetée sur la situation et le statut des compagnies de cette nature par la discussion et les jugements prononcés dans les affaires auxquelles je me suis référé. Le vapeur appartenait nominalement à une compagnie anglaise enregistrée dans ce pays. A mon avis, dans cette Cour des Prises, j'ai le droit et le devoir de regarder plus loin que la propriété nominale. La compagnie anglaise avait, je crois, trois directeurs anglais et quelques actionnaires anglais ; mais les documents qui sont actuellement devant moi démontrent clairement quelle était la situation de ces trois directeurs, en tant que directeurs, et quelle était leur situation comme actionnaires. En vertu de l'accord du 24 octobre 1911, rien n'est plus clair que ceci à savoir que le contrôle absolu et la maîtrise du navire appartenaient et étaient exercés non par une personne de ce pays mais par la Hamburg Amerika Linie qui est, on le sait, une grande compagnie allemande ayant son siège à Hambourg. Les directeurs avaient pieds et poings liés et ne pouvaient faire que ce qu'ils étaient requis de faire par les

ordres ou les instructions de la Hamburg Amerika Linie. Ils étaient tenus non seulement d'agir comme directeurs conformément aux intructions qu'ils recevaient, mais de se retirer de la position de directeurs si la Hamburg Amerika Linie le prescrivait. La première clause de l'accord est celle-ci : « Chacune des parties des 5 premières parties, en agissant comme directeurs, devra, dans toutes questions soumises au Bureau ou Conseil des directeurs de la compagnie, suivre les vues et se conformer aux instructions de la Hamburg Amerika Linie, telles qu'elles seront communiquées auxdites parties individuellement ou au Bureau, par lettre signée du directeur Thomann ou de tout autre directeur de la Hamburg Amerika Linie ou du Dr Hopff, ou données verbalement par le directeur Thomann ou un autre directeur de la Hamburg Amerika Linie ou par le Dr Hopff, et devra sur semblable requête résigner ses fonctions. » Dans le but d'être qualifiés comme directeurs, ils ont acquis des actions, 50 actions chacun. Ils n'ont pas payé un penny pour ces actions ; on leur a demandé immédiatement de signer un transfert en blanc de ces actions et ils l'ont signé. Une autre clause de cet accord le prévoit clairement et prévoit aussi ce qu'ils auraient eu à faire en cas de distribution de dividende. Le paragraphe 2 dit : « Chacune des parties des cinq premières parties signera dans la forme ci-annexée un transfert en blanc de ses actions de qualification et déposera ce transfert et les certificats de ces actions à la direction de la Disconto Gesellschaft à Londres et, par les présentes, elle autorise la Hamburg Amerika Linie à désigner à toute époque toute personne pour s'adresser à la direction de la Disconto Gesellschaft au sujet desdits certificats et transferts ainsi déposés par elle, les recevoir et en donner décharge, remplir les blancs restant sur ces transferts de la façon que la Hamburg Amerika Linie déterminera et remettre ces transferts et certificats à la Mc Iver Steamship Company Limited pour enregistrement. » La clause 3 vise entre autres choses les dividendes. Elle est ainsi conçue : « Jusqu'à ce que le transfert de ces actions ait été effectué, chacune des parties des cinq premières parties, leurs héritiers ou ayants-droit restent en possession de ces actions à titre de trust pour la Hamburg Amerika Linie, exerceront tous les droits afférents à la propriété de ces actions de telle façon que la Hamburg Amerika Linie fixera, quand il y aura lieu, par écrit et sous la signature du directeur Thomann ou d'un autre directeur de la Hamburg Amerika Linie ou du Dr Hopff, et tiendront compte à la Hamburg Amerika Linie de tous dividendes ou autres sommes à recevoir du chef de ces actions. » A une époque, un dividende de 8 1/2 0/0 a été déclaré et dûment enregistré. Des chèques ont été signés en faveur des divers directeurs, en représentation du dividende à ce taux. Ils ont reçu aussitôt les chèques et, sans accomplir même la formalité de faire porter les chèques à leurs comptes particuliers en banque, ils ont versé les chèques à la Disconto Gesellschaft au crédit de la Hamburg Amerika Linie. Aucune personne autre que la Hamburg Amerika Linie n'a eu un penny d'intérêt dans ce navire.

En dehors de toutes considérations techniques, quelqu'un peut-il dire maintenant que ce navire appartenait à une compagnie anglaise ? Si, en

nom, il appartenait à une compagnie anglaise, cette couverture était l'enveloppe la plus fragile et je suis obligé de la briser, comme je le fais d'ailleurs, afin de déterminer quel était le propriétaire réel. Il n'y a aucun doute que le propriétaire réel était la Hamburg Amerika Linie ; et si le navire a rapporté pendant la période de guerre (comme il a rapporté jusqu'ici) des sommes considérables, toutes ces sommes auraient dû être portées au compte de cette compagnie ennemie. Je ne mentionne pas cela comme tranchant la question car il se peut que des sommes aient été acquises dans ce pays, dont il devra être tenu compte à des citoyens allemands après la guerre. Je le fais seulement remarquer afin de bien faire ressortir que la seule et entière propriété du navire et de tout ce qui le concerne revient, au sens réel et commercial du mot, à la Hamburg Amerika Linie.

Le navire battait effectivement pavillon anglais parce qu'il avait été enregistré au nom de cette compagnie. Mais sur ce point une question peut être soulevée dans une autre procédure et en un sens se présente dans celle-ci, à savoir si ce navire était autorisé à arborer ce pavillon ? Le *Merchant Shipping Act* de 1894 dispose : « Un navire ne sera pas considéré comme navire britannique à moins qu'il n'appartienne en totalité à des personnes rentrant dans les catégories ci-après spécifiées dans cet Act comme les personnes qualifiées pour être propriétaires de navires anglais. » Soit : « (*d*) Corporations établies conformément et sous les lois d'une partie des possessions de Sa Majesté et ayant le siège principal de leurs affaires dans ces possessions. » Il est tout à fait clair maintenant après ce qui a été dit par les éminents Lords dans le cas de la Continental Tyre, que le lieu où le bureau de la compagnie est enregistré ne déterminera pas de ce fait le siège principal de ses affaires. Ces mots « le siège principal des affaires » n'ont pas été discutés à la Chambre des Lords, mais des termes analogues l'ont été et ceux-ci étaient la résidence réelle de la Compagnie. A ce sujet, je me réfèrerai à deux passages, l'un pris dans l'opinion de Lord Atkinson et l'autre dans l'opinion de Lord Parker (en son nom et en celui d'autres Lords d'accord avec lui). Lord Atkinson disait : « Si étrange qu'il puisse paraître, le registre de la compagnie, montrant vraisemblablement de quel centre les affaires de la compagnie étaient administrées et dirigées, n'a été produit comme preuve devant aucun des trois tribunaux. Le résultat embarrassant et, je pense, plutôt malheureux de cette omission est que les faits démontrant dans quel pays — Angleterre ou Allemagne — se trouvait le centre réel des affaires, d'où opéraient les esprits gouvernant et dirigeant la compagnie ou ses directeurs réglant et contrôlant ses opérations, sauf ce qui est révélé dans le témoignage de son secrétaire, n'ont jamais été divulgués. Ce sont là cependant les éléments essentiels qui, en vue de l'*Income Tax*, ont été envisagés pour déterminer le siège d'une compagnie. » Alors l'éminent Lord indiquait que « le lieu du centre réel des affaires, d'où opéraient les esprits gouvernant et dirigeant la compagnie ou les directeurs réglant et contrôlant les opérations » était un critérium de résidence. Lord Parker dit dans son jugement au sujet de la résidence : « Je pense que l'analogie doit être trouvée dans le contrôle, idée qui, si elle n'est pas

très en usage en droit, est d'importance capitale et est très bien admise en commerce et en finance. Les actes des organes d'une compagnie, de ses administrateurs, secrétaires et autres, agissant dans les limites de leur autorité, sont des actes de la compagnie et peuvent lui donner définitivement le caractère ennemi. Il me semble que de même le caractère de ceux qui peuvent nommer et révoquer ses agents, dicter leur conduite, prescrire médiatement ou immédiatement leurs devoirs, leur demander de compter, peut influer gravement sur le caractère ennemi de la compagnie. » Ces paroles s'adaptent tellement aux circonstances du cas actuel que l'on serait porté à croire que Lord Parker avait dans son esprit les faits de cette cause ou d'une cause analogue : « le caractère de ceux qui peuvent nommer ou révoquer ses agents, dicter leur conduite, prescrire médiatement ou immédiatement leurs devoirs, leur demander des comptes, peut influer gravement sur le caractère ennemi de la compagnie. » Tous les pouvoirs de ce genre à l'égard de cette compagnie étaient exercés de Hambourg, par les agents de la Hamburg Amerika Linie.

En conséquence, si le cas m'avait été soumis à la requête des autorités compétentes en vue de la confiscation du navire pour la raison qu'il n'est pas propriété d'une personne qualifiée pour être propriétaire d'un navire anglais, le centre principal de ses affaires n'étant pas dans ce pays, je prononcerais en faveur de la Couronne et ordonnerait la confiscation du navire. Ceci est seulement une autre façon de dire que je suis arrivé à cette conclusion, dans le présent cas, que le nom de la compagnie anglaise est un simple nom et que, de l'examen le plus minutieux, il résulte que rien de la propriété utile de ce navire ne va à un autre qu'à la Hamburg Amerika Linie et que le centre principal d'affaires de celle-ci est à Hambourg.

La question par conséquent qui reste à trancher est celle de savoir si ce navire avait le caractère ennemi, était propriété ennemie au moment de la capture; je la résous par l'affirmative. Il l'était. Je désire seulement ajouter encore une chose par déférence pour l'argument de M. Dunlop. Il dit que vous devez envisager ce à quoi ce navire était effectivement employé après l'ouverture de la guerre. Le contrôle effectif, à tort ou à raison, était exercé par les directeurs anglais. Ceci n'est pas le point que j'ai à trancher : quel était le caractère du navire au moment de la capture, voilà ce que j'ai à déterminer. Puis il dit : « Vous devez également tenir compte du fait que les directeurs anglais ont effectivement affrété le navire à l'Amirauté. » En effet, et ceci est sans doute un cas tout à fait particulier, au moment de sa capture le navire était utilisé par l'Amirauté de ce pays. Mais ceci est en dehors de la question que j'ai à résoudre. Même si l'Amirauté connaissait les faits, cela ne pourrait pas lier la Cour. Mais elle ne les connaissait pas. L'accord qui est le document important, réglant la situation des mandataires anglais vis-à-vis de leurs patrons allemands, n'était pas connu de l'Amirauté. La Couronne est fondée à déclarer que le navire était un navire ennemi. En ce qui concerne la plainte pour condamnation immédiate, je ne sais pas si semblable cas a été envisagé (on ne peut pas envisager tous les cas qui peuvent se présenter) lorsqu'on

a signé la Convention XI de la Haye. Mais, sans aucun doute, le navire était un bâtiment ennemi (d'après ce que j'ai constaté) dans un port anglais (un port ennemi dans le sens de cette Convention) à l'ouverture de la guerre et je crois que j'aurais tort de dire que ce navire doit maintenant être condamné complètement. Il doit être traité comme tout autre navire de commerce au port à l'époque de l'ouverture des hostilités et la sentence appropriée à rendre à ce sujet est celle qui a été rendue dans le cas du *Chile* (1) — Je rends donc la sentence en conformité.

Du 28 juillet 1914. — Haute Cour de Justice. Division d'Amirauté (en matière de prises). — Sir Samuel Evans, président. — Avocats : Sir Frederick Smith, Attorney General et M. G. W. Ricketts pour le Procureur General; M. C. R. Dunlop, pour les réclamants.

125

Haute Cour de Justice
Division d'Amirauté (en matière de prises), 31 juillet 1916.

MARCHANDISES, RÉCLAMANT NEUTRE, PROPRIÉTÉ ; CONTREBANDE ABSOLUE, NAVIRE NEUTRE, SAISIE, DESTINATION, CONTINUITÉ DU VOYAGE, PREUVE, CONFISCATION.

Doit être rejetée la réclamation d'un neutre qui se prétend propriétaire de marchandises chargées sur navire neutre lorsqu'il résulte des documents présentés qu'il n'en est pas propriétaire.

Des marchandises déclarées contrebande absolue avant leur saisie sur navire neutre se rendant dans un port neutre et destinées en réalité au territoire ennemi comme le montre le fait que le soi-disant destinataire neutre est l'agent d'un négociant de Hambourg, sont confiscables.

(Navire danois *Maracaibo* [cargaison])

La Couronne demande la condamnation, comme contrebande absolue, d'une cargaison de divi-divi, chargée sur le voilier danois *Maracaibo*, en août 1915, à Maracaibo, pour transport à Amsterdam, et la condamnation du navire. Le transport avait été effectué en vertu d'une charte-partie signée le 27 mars 1915, à Hambourg, entre le capitaine et Engelbrecht négociant à Amsterdam. Ce dernier réclame les marchandises comme étant sa propriété et n'ayant pas une destination ennemie. La Couronne invoque que précédemment le *Maracaibo* a transporté des cargaisons semblables pour Isidore Weil, de Hambourg, et que dans ces affaires Engelbrecht était l'agent de Weil.

Sir Samuel Evans, président :

Dans cette affaire la Couronne demande la condamnation d'une cargaison d'environ 287.000 kilos de divi-divi, chargée à Maracaibo en août 1915, sur un navire appelé aussi le *Maracaibo*. La valeur de la cargaison, d'après

---

(1) Voy. *suprà*, t. I, p. 1.

la facture, est d'environ 33.000 florins, et l'avocat de la Couronne en demande la condamnation pour ce motif que la cargaison n'appartient pas au réclamant et en outre il dit avoir établi par des preuves satisfaisantes que la cargaison appartenait à un négociant allemand, M. Weil. Il demande aussi la condamnation du navire, mais c'est une question que j'examinerai ultérieurement.

Je suis convaincu, d'après les preuves que j'ai devant moi, que M. Engelbrecht n'était pas le propriétaire des marchandises qui sont comprises dans sa réclamation. M. Engelbrecht a eu largement l'occasion de présenter à la Cour les faits dont il a connaissance. J'ai remis l'affaire vendredi dernier, bien que je pense avoir été parfaitement en droit de prononcer sur elle vendredi, afin de voir si les clients de M. Dunlop pourraient recevoir quelque assistance ou information de M. Engelbrecht. Aucune information n'a été apportée, aucune preuve produite par lui au sujet de sa réclamation.

J'estime que la réclamation qu'il présente est sans fondement. Il n'était pas le propriétaire des marchandises et la réclamation doit être rejetée. Je pense qu'il est aussi établi par les documents que les marchandises étaient les marchandises de M. Weil.

En dehors des documents interceptés qui sont présentés sur affidavit, il faut me référer à la lettre de mars 1916, écrite par MM. Juan E. Paris, les chargeurs, à M. Weil. Je m'y réfère spécialement parce que je pense qu'elle doit être considérée comme faisant partie des documents dans cette affaire et si c'est nécessaire elle peut être vérifiée par un affidavit supplémentaire de M. Greenvood. Je ne pense pas que ce soit nécessaire. J'ai vu l'original et je la tiens pour un des documents interceptés.

En lisant avec cette lettre quelques-unes des autres lettres que nous avons ici, je trouve que M. Weil demanda à MM. Juan Paris de lui donner un certificat pour que les marchandises ne fussent consignées par eux qu'à un agent pour vente ; cet agent était M. Engelbrecht. Dans la lettre que j'ai justement visée, MM. Juan E. Paris disent qu'ils ne peuvent rien faire de ce genre, la cargaison les ayant quittés comme cargaison vendue à M. Engelbrecht autant qu'ils le savaient.

On ne peut douter, je pense, que M. Weil adopta ces stratagèmes qui sont maintenant bien connus de nous et très bien compris par nous, en vue d'obtenir la cargaison de divi-divi à Hambourg où il avait ses affaires. Le divi-divi fut déclaré contrebande conditionnelle le 11 mars 1915 et contrebande absolue, le 14 octobre 1915.

Si l'affaire est considérée non seulement sur le point de savoir si la réclamation présentée par M. Engelbrecht a été établie ou si elle tombe, mais aussi sur le point de savoir à qui étaient les marchandises, je trouve qu'en novembre, à la date de la saisie, elles étaient des marchandises ennemies. Le divi-divi avait été déclaré contrebande absolue. En conséquence, à l'époque de la saisie, les marchandises étaient de la contrebande absolue en route pour un pays ennemi. Cela étant, elles étaient sujettes à confiscation pour ce motif et je ne rejette pas seulement la réclamation

de M. Engelbrecht, mais je condamne les marchandises comme marchandises ennemies constituant de la contrebande absolue en route vers un territoire ennemi.

Quant à la réclamation du navire, je ne suis pas prêt à la trancher aujourd'hui. Je ne pense pas qu'il serait juste de le faire. Je suivrai certes, jusqu'à ce que j'aie l'assistance d'une Cour plus élevée, le précédent du *Hakan* (1), mais, à la réflexion, je pense qu'il ne s'ensuit pas nécessairement que la présente affaire rentre dans le précédent du *Hakan*. Dans le cas du *Hakan*, le navire qui transportait les marchandises était en route vers un port allemand. Dans la présente affaire, le navire était en route vers un port neutre, bien que les marchandises fussent en route par un voyage continu vers le territoire ennemi. Il se peut que cela fasse une différence quant à la confiscabilité du navire et, avant de décider une importante question de ce genre qui a surgi pour la première fois, je désirerais une nouvelle discussion. Je ne pense pas devoir rendre jugement sur ce point parce qu'il n'a pas été discuté. A un jour convenable le sort du du navire sera à nouveau considéré et décidé du mieux que je pourrai.

. . . .

A l'égard de la réclamation concernant la cargaison je condamnerai M. Engelbrecht aux frais seulement à concurrence des 50 l. st. pour lesquelles il a fourni caution : cela est confisqué.

Du 31 juillet 1916. — Haute Cour de Justice. Division d'Amirauté (en matière de prises). — Sir Samuel Evans, président. — Avocats : Sir Maurice Hill pour la Couronne; Dunlop et Mackinnon pour les réclamants.

126

Haute Cour de Justice.
Division d'Amirauté (en matière de prises), 31 juillet 1916.

Marchandises, Réclamation non fondée, Confiscation; Fausse réclamation; Café, Produits alimentaires, Contrebande de guerre; Consignataire dénommé, Ordre en Conseil du 29 octobre 1914; Voyage continu, Contrebande conditionnelle.

Des marchandises doivent être confisquées lorsque la seule réclamation qui les concerne est présentée au nom d'un prétendu propriétaire neutre et que cette réclamation n'est pas fondée.

Le dépôt d'une réclamation fausse par ceux qui agissent d'accord avec le véritable propriétaire des marchandises justifie la confiscation de celles-ci.

Le café est compris dans les produits alimentaires déclarés contrebande de guerre.

(1) Voy. *suprà*, t. II, p. 183.

Il n'y a consignataire dénommé au sens de l'Ordre en Conseil du 29 octobre 1914 qu'autant qu'il s'agit d'un consignataire réel et de bonne foi.

La doctrine du voyage continu s'applique à la contrebande conditionnelle.

(Navires suédois *Sydland* et *Indianic* [cargaison]).

Sir Samuel Evans, président :

Le deux navires sont suédois. Le premier portait 2.213 sacs de café, suivant connaissement du 26 avril 1915, consignés par Herklotz Corn et Cie, de New-York, à Oscar Wadstrom et Cie, de Gothenburg. Le second portait 601 sacs de café suivant connaissement du 29 avril 1915, des mêmes consignateurs aux mêmes consignataires.

Les deux consignations sont réclamées par Oscar Wadstrom et Cie, pour compte de Francisco Fuentes Alamo, sujet mexicain. Les réclamations n'ont été déposées que le 20 juin 1916.

L'*Indianic* a été amené à Kirkwall pour examen le 12 mai 1915. Cette consignation de café chargée sur ce navire a été saisie le 15 mai 1915. L'assignation à été lancée le 19 juin 1915.

Le *Sydland* a été amené à Kirkwall pour examen vers la même époque et cette consignation a été saisie le 20 mai 1915. L'assignation a été lancée le 12 juin 1915.

Des demandes de comparution ont été présentées, dans les deux cas, en faveur de O. Wadstrom et Cie (les 9 septembre et 3 août 1915 respectivement) comme prétendant être « les propriétaires » du café.

Plusieurs mois plus tard, les avocats de O. Wadstrom écrivaient à l'avocat du Procureur Général que la raison pour laquelle ils n'avaient pas encore réclamé à cette date était qu'ils attendaient de savoir si O. Wadstrom et Cie avaient été autorisés à réclamer en faveur des consignateurs (Voir lettre du 3 mai 1916). Les consignateurs étaient Herklotz Corn et Cie. Lorsque la réclamation a été formulée le 20 juin 1916, elle ne l'a été ni par les consignataires, ni par les consignateurs, mais par et en faveur d'Alamo. Elle était appuyée par l'affidavit de O. Wadstrom (sous serment du 30 juin 1916). La thèse était que le café avait été consigné par Herklotz et Cie à Wadstrom et Cie, pour vente au profit d'Alamo. On s'est référé à deux lettres qu'on prétend avoir été envoyées par Herklotz le 25 et 27 mars 1915. Dans cet affidavit, Wadstrom déposa qu'il avait « appris depuis » que le café avait été expédié par Alamo à Herklotz et Cie, pour vente à New-York, mais que, « le marché de New-York étant très bas », Herklotz avait expédié les marchandises à Wadstrom pour vente en Suède.

Afin de bien établir sa réclamation, le plaignant doit prouver qu'au moment de la saisie le café était sa propriété et qu'il était en route à destination de Wadstrom ou de son agent pour vente.

Alamo n'a fourni aucune preuve, sauf que, pour chaque cas, un certificat notarié concernant les déclarations faites par Alamo à Orizaba, le 8 juillet 1915 a été présenté par Wadstrom. Ces déclarations devant notaire ont été faites postérieurement à la saisie et à l'assignation, dans les deux cas. Elles allèguent que les marchandises étaient cousignées à Herklotz. En

ce qui concerne les 601 sacs, la consignation est dite avoir été faite le 29 octobre 1914, six mois avant qu'ils aient été consignés par Herklotz à Wadstrom. Aucune date n'est indiquée pour la consignation des 2.213 sacs.

Elles contiennent également l'allégation que les marchandises ont été expédiées à Wadstrom par l'entremise de Herklotz ou par lui-même. Ceci n'était apparemment qu'un dire postérieur aux faits. Il n'est pas dit que les marchandises ont été expédiées sur la demande d'Alamo, ni qu'elles ont été expédiées à Wadstrom comme agent, pour vente pour compte d'Alamo. Il n'est pas suggéré qu'Alamo restait le propriétaire des marchandises, ni qu'il avait réservé ou retenu aucun intérêt sur celles-ci. Je doute qu'à la date des certificats notariés il y avait une réclamation d'Alamo en perspective.

Avant de procéder à l'exposé des faits concernant les chargements des deux navires, je puis déclarer qu'aucune lettre, télégramme ou communication d'aucune sorte échangés entre Alamo et Wadstrom (le prétendu principal intéressé et l'agent) ayant trait soit à cette transaction, soit à une autre ni aucune communication échangée entre Alamo et Herklotz concernant en quoi que soit Wadstrom n'ont été produits au cours de cette procédure. Il faut noter également qu'aucun affidavit n'a été signée par Herklotz au cours de cette procédure. Personne n'est mieux en situation de renseigner la Cour sur les faits réels. Les faits doivent être glanés sans aucune assistance d'aucune de ces parties.

On a déjà parlé des deux lettres qu'on prétend avoir été envoyées par Herklotz à Wadstrom, les 25 et 27 mars 1915, au sujet d'Alamo et disant que les marchandises devaient être vendues au meilleur prix possible pour compte d'Alamo et que le produit de la vente devait être tenu à sa disposition. Ces lettres prétendues portent une date antérieure d'un mois à l'embarquement des marchandises. Je doute fort qu'elles aient été écrites ou envoyées à cette époque. Je vais plus loin, je dis qu'à mon avis, elle ne l'ont pas été et qu'elles n'ont vu le jour que plus tard et pour les besoins de la cause.

Je donne mon opinion pour ce qu'elle vaut : les signatures des deux prétendus originaux produits furent écrites avec la même plume, avec la même encre et à la même date. On n'a produit aucune réponse à aucune d'elles. Il n'y est fait aucune référence dans les documents vers cette date. Les faits ne concordent pas avec leur existence. Les factures envoyées à l'époque de l'expédition — toutes deux datées du 30 avril 1915 — sont établies dans la forme de factures de marchandises vendues et expédiées directement par Herklotz à Wadstrom, de vendeur à acheteur, à un prix fixé. Voici la copie de la première :

« New-York 30 avril 1915.

« Facture de 2.313 sacs café du Mexique chargés sur vapeur *Indianic*, par Herklotz Corn et Cie : à Messieurs Oscar Wadstrom et Cie, Gothenburg.

« Marques et no divers : 2.213 sacs ; 36.145 livres à 13 3/4 $ 50.207.43.

Herklotz Corn et Cie. »

La facture des 601 sacs est exactement la même avec des chiffres différents. A la même date, il fut envoyée une lettre contenant le connaissement et la facture. Le 15 mai, Wadstrom et Cie en accusaient réception. Dans aucun de ces documents il n'est fait allusion aux deux lettres susdites, ni à Alamo, ni à un mandat, ni à des conditions de vente, à une commission ou aux conditions à appliquer entre mandant et agent. Un certificat, en date du 25 mai 1915, pour les 601 sacs du *Sydland* et une déclaration du 30 juin 1915 pour les 2.213 sacs de l'*Indianic* ont été établies par Wadstrom, dans les deux cas, après saisie. Tous deux sont incompatibles avec les deux lettres susdites.

Le 3 juillet un télégramme intercepté de Wadstrom à Herklotz (au nom de Kimball) donnait instruction à celui-ci de « réclamer promptement le café du *Sydland* devant la Cour des Prises. »

Le 13 juillet, E. Henriques, de Stockholm, écrivit au Procureur Général qu'il était chargé par Oscar Wadstrom et Cie de « réclamer *en leur faveur* » la restitution des marchandises et il envoyait neuf jeux de documents. Les deux lettres alléguées n'ont pas été envoyées ni visées. J'ai déjà dit que les demandes de comparution furent présentées un peu plus tard par Wadstrom et Cie réclamant comme propriétaires.

Dans les éléments fournis à la Cour, la première référence que je trouve aux lettres est contenue dans l'affidavit de Wadstrom, du 30 juin 1916, à l'appui de la déclaration d'Alamo qui venait d'être formulée.

Je renouvelle mon opinion que lesdites lettres des 25 et 27 mars 1915 n'ont pas été écrites aux dates qu'elles portent, qu'elles ont été écrites plus tard pour appuyer la réclamation présentée au nom d'Alamo, comme étant le prétendu propriétaire neutre des marchandises saisies.

La thèse de la Couronne était que les marchandises furent expédiées par Herklotz Corn et Cie, par l'entremise de Wadstrom à Wilhelm Boesch G. m. b. H. de Hambourg, et qu'elles étaient la propriété de ceux-ci. C'était une succursale ou une filiale de Guillermo Boesch (société à responsabilité limitée de Hambourg) qui faisait le commerce des cafés à Orizaba.

Un certain Georges Otto Embden était associé ou membre de la firme Wilhelm Boesch. Un télégramme de Herklotz Corn et Cie à cet Embden, de Hambourg, du 27 avril 1915, fut intercepté. Il disait : « Expédions 2.215 sacs de café mexicain, vapeur suédois *Indianic* partance Gothenburg, 28 avril ».

On remarquera que les consignataires (Wadstrom et Cie) ne sont pas désignées, sans doute que Boesch et Embden connaissaient les intermédiaires ce qui rendait inutile de les mentionner. Le même jour, un télégramme semblable (également intercepté), a été adressé à Karl Gustav Johnson à Malmoe. Cet homme était une personne désignée par Boesch et Cie, de Hambourg, par l'entremise de laquelle les expéditions à leur adresse pouvaient être faites viâ Suède (voir lettre interceptée de Boesch, de Hambourg à Boesch d'Orizaba, en date du 23 juillet 1915). Un peu plus tard les télégrammes suivants furent interceptés.

« Boesch de Hambourg à Herklotz Corn et Cie.

« Si possible expédiez 2.469 sacs café de la Nouvelle Orléans, vapeur....... Rotterdam ; si trop tard, expédiez à Gothenburg, Oscar Wadstrom et Cie. 601 sacs, même adresse ».

« Herklotz à Embden, Hambourg.

« Expédié Gothenbourg 601 sacs café vapeur suédois *Sydland*, 1er mai ».

Le dernier ajournement des débats a été demandé et accordé dans le seul but de donner à Wadstrom l'occasion d'expliquer ces télégrammes et les autres communications interceptées. Il se défendit de les connaître à l'exception de celui déjà visé du 2 juillet à Kimball (Herklotz). Il semble avoir connu le désir de Boesch que Herklotz soit nommé Kimball sur le télégramme, bien que l'adresse télégraphique de la maison fut « Herklotz New-York » (voir lettre interceptée, du 23 juillet 1915, de Wilhem Boesch à Herklotz).

Malgré l'occasion qu'il a sollicitée et qui lui a été donnée, Wadstrom ignorait absolument l'existence de la firme Wilhem Boesch de Hambourg.

Dans la lettre interceptée du 23 juillet 1815 (déjà visée) Wilhem Boesch écrit de Hambourg à Herklotz Corn et Cie, au sujet des deux consignations, ce qui suit :

« Vapeur *Sydland* et vapeur *Indianic*.

« Ces deux chargements ont été réclamés comme marchandises en consignation par Oscar Wadstrom et Cie. En même temps, il serait très désirable que *vous* réclamiez également ces chargements et ceci pour la raison qu'ils constituent une garantie pour les sommes que M. F. F. Alamo, Orizaba, vous doivent ».

La suite de cette lettre met en lumière les procédés et les subterfuges de Boesch pour obtenir des marchandises et particulièrement du café en Allemagne par la voie des pays Scandinaves, ainsi que les moyens d'y amener les intermédiaires neutres.

Ce qui précède est un exposé succinct des faits importants tels qu'ils sont connus.

En ce qui concerne la réclamation faite par ou au nom d'Alamo, comme propriétaire neutre des marchandises, il n'y a aucune preuve valable à l'appui. La charge de prouver un intérêt neutre incombe au réclamant. Ma conclusion est que cette réclamation manque totalement de base et qu'elle doit être rejetée.

Cela suffit pour régler cette affaire. Il n'y a pas d'autre réclamant devant la Cour et les marchandises peuvent être condamnées. (Voy. Règlement des Prises. Affaire de l'*Adeline*, 9 Cranch, 244 : Moore, *International Law Digest*, VII, 624).

Envisageant l'affaire à un autre point de vue, je constate que le véritable propriétaire au moment de la saisie était Wilhelm Boesch G. m. b. H., de Hambourg, et que Wadstrom le savait parfaitement. En conséquence Wadstrom et Cie ont entrepris de déposer une plainte fausse, et le dépôt d'une plainte fausse par des personnes qui étaient les agents des véritables

propriétaires ou qui agissaient d'accord avec eux est suffisant pour aboutir à une condamnation. (*Amiable Isabella*, 6 Wheaton, p. 78).

On a discuté dans l'affaire sur l'hypothèse où des propriétaires ennemis réclamaient les marchandises. Je traiterai ces questions très brièvement.

En premier lieu il a été soutenu que le café n'était pas contrebande conditionnelle. Ceci dépend du point de savoir si le café est nourriture et est compris sous la rubrique « Vivres » dans la Proclamation relative à la contrebande. Je ne répéterai pas ce que j'ai déjà dit au cours de l'argumentation (1). Le café, à mon avis, est nourriture, et est couvert par la désignation « Vivres ». Il fait partie de la ration réglementaire des armées allemande et austro-hongroise.

Il a été soutenu ensuite que le café en question, étant consigné à des consignataires dénommés, à savoir à Oscar Wadstrom et Cie était exempt de saisie ou de capture conformément à l'Ordre en Conseil du 29 octobre 1914 adoptant avec modifications l'article 35 de la Déclaration de Londres.

Il n'est pas facile de déterminer maintenant l'effet des Ordres en Conseil tendant à adopter des dispositions de la Déclaration de Londres qui, d'après ses termes, ne pouvait être ratifiée que si elle était adoptée dans son ensemble.

Mais supposant que l'Ordre en Conseil du 29 octobre 1914 soit valable à cet effet, je renouvelle l'opinion que j'ai déjà émise dans d'autres cas, que le « consignataire dénommé » doit être un consignataire réel et de bonne foi au sens commercial du mot. Le fait qu'une personne qui existe est dénommée, si elle est simplement en nom et ne possède aucun intérêt dans l'affaire ou est un consignataire muet, n'est pas suffisant. Un chargement de contrebande conditionnelle pourrait être consigné, d'après les papiers du bord, à une personne vivante, ayant un prénom et un surnom et qui pourrait être le crieur public ou le fossoyeur d'une localité quelconque. Mais si elle n'est pas reconnue *bona fide* comme un consignataire commercial, si prouvée que soit son existence en chair et en os, et si on ne s'est servi d'elle que comme nom, ou comme d'un conduit ou d'un canal pour l'écoulement de marchandises par un port neutre à des négociants ennemis, elle ne peut être considérée comme un « consignataire dénommé » suivant le sens et la teneur de l'Ordre au Conseil précité.

S'il était nécessaire de décider à ce point de vue, je dirais que les marchandises saisies étaient la propriété de Wilhelm Boesch, G. m. b. H. de Hambourg; que la doctrine du voyage continu leur est applicable; que

(1) Sir Samuel Evans fait ici allusion à l'incident suivant des débats. Il était soutenu pour la Couronne que le café rentrait dans les « vivres » déclarés contrebande de guerre conditionnelle par la Proclamation du 4 août 1914. Au nom des réclamants, le café était présenté comme étant un stimulant qui ne rentrait pas dans les vivres. Sir Samuel Evans dit alors : « J'ai devant moi un volume de Sir William Bennett, président du Collège royal des médecins, *Food and its Uses in Health*, dans lequel il est dit que le thé est consommé par la moitié de la race humaine et que le café et le cacao viennent ensuite. L'ouvrage décrit les précieuses propriétés du café et dit que « comme le thé il a incontestablement le pouvoir de fortifier, de restaurer et de soutenir. »

leur destination définitive était Hambourg et qu'étant contrebande conditionnelle à destination de Hambourg — ville de garnison et base de ravitaillement de l'armée allemande — ces marchandises sont sujettes à confiscation.

La sentence de la Cour est que la réclamation des plaignants est rejetée; en outre que les marchandises ou le produit de leur vente doivent être condamnés comme de bonne prise.

Frais mis à la charge de Wadstrom comme ayant déposé une fausse réclamation.

Du 31 juillet 1916. — Haute Cour de Justice. — Division d'Amirauté (en matière de prises). — Sir Samuel Evans, président. — Avocats : Stuart J. Bevan pour la Couronne, R. A. Wright pour les réclamants.

127

Haute Cour de Justice
Division d'Amirauté (en matières de prises) 31 juillet 1916.

MARCHANDISES, CARACTÈRE ENNEMI, PROPRIÉTAIRE NEUTRE AU MOMENT DE LA SAISIE, PROPRIÉTAIRE ENNEMI AU MOMENT DE LA RÉCLAMATION, PROPRIÉTAIRE NOMINAL, CHARGEUR NEUTRE, NAVIRE ANGLAIS, ASSUREUR ENNEMI, PROPRIÉTÉ ENNEMIE, CONFISCATION.

Si des marchandises qui, au moment de la saisie, appartenaient à un neutre, appartiennent au moment de la réclamation et du jugement à un sujet ennemi, la Cour des prises ne doit pas ordonner leur restitution à un propriétaire nominal neutre qui, en réalité, les recevrait au profit et pour le compte d'un sujet ennemi ;

Et tel est le cas lorsque des marchandises expédiées par un chargeur neutre sur navire anglais à son ordre ayant été saisies, la valeur en a été payée aux agents du chargeur par un assureur ennemi qui en est ainsi devenu propriétaire et que ces marchandises sont réclamées par le chargeur;

En ce cas ces marchandises sont sujettes à confiscation comme étant propriété ennemie.

(Navire anglais *Palm Branch* [cargaison])

Sir Samuel Evans, président :

Un point nouveau résultant du changement de propriété des marchandises saisies, entre la date de la saisie et celle de la réclamation, est soulevé dans cette affaire.

Les marchandises saisies consistaient en 4.000 sacs de cacao chargés sur le *Palm Branch* (navire anglais) et expédiés avant la guerre. Elles étaient

consignées par les expéditeurs, l'Association des Agriculteurs de l'Equateur, à leur ordre et selon une option elles devaient être destinées à Hambourg à la maison allemande Schlubach Thiemer et Cie, agents des expéditeurs pour la vente. Après leur saisie, elles ont été facturées 18.676 l. st. sous déduction de 1.143 l. st. pour fret. Après leur saisie, elles ont été vendues sur ordonnance de cette Cour et ont produit, brut, 20.285 l. st. La réclamation tend à la restitution du produit de la vente. Les marchandises ont été assurées contre risques de guerre par des assureurs allemands de Hambourg.

Au moment de la saisie, la propriété des marchandises n'avait pas cessé d'appartenir aux expéditeurs neutres.

Après la saisie, Schlubach et Cie, les agents des expéditeurs en Allemagne, ont réclamé auprès des assureurs hambourgeois pour perte totale. Les assureurs ont payé intégralement. Schlubach et Cie ont reçu l'argent pour les réclamants et l'ont porté en compte (voir p. 7 de l'affidavit de Roderick Schlubach). Il a été admis, en conséquence, que les assureurs allemands devenaient les propriétaires des marchandises.

La réclamation, dans la procédure actuelle, n'a été produite qu'environ un an plus tard. La situation n'est pas discutée. A l'époque de la saisie la propriété des marchandises appartenait à des expéditeurs neutres et à l'époque de la réclamation, à des assureurs allemands.

En présence de cette situation quelle doit être le jugement de la Cour?

A un moment donné les expéditeurs furent disposés à formuler une réclamation touchant les marchandises, basée sur le fait que la propriété leur restait. Schlubach et Cie ont protesté contre cette attitude et ont pratiquement dit aux expéditeurs : « Bas les mains », pour le motif que les marchandises appartenaient aux assureurs.

Conformément à leurs vues et à la demande des assureurs, les connaissements ont été endossés successivement à de Waal Duyvis et Cie, Wambersie et Cie, Kruthoffer et Doll et généralement. On a donné des explications au sujet de ces endos. Elles ne sont pas satisfaisantes. Ce qui est manifeste, c'est qu'ils ont eu pour but de baser ou d'appuyer une réclamation par ou en faveur des assureurs.

Schlubach, dans l'affidavit dont il a déjà été fait mention, déposa que sa maison avait été priée par les assureurs d'adresser le connaissement et tous les documents concernant les marchandises en question à Kruthoffer et Doll, de Rotterdam, afin de leur permettre de réclamer les marchandises aux autorités britanniques (voir § 8).

A cet effet Kruthoffer et Doll ont utilisé les services de la maison Wendt et Cie, de Londres. Pendant un certain temps, cette maison eut l'impression — et cela naturellement — que Kruthoffer et Doll étaient les réceptionnaires neutres (hollandais) des marchandises. Il est clair que Kruthoffer et Doll réclamaient les marchandises à ce titre. Finalement, Wendt et Cie apprirent que Kruthoffer et Doll n'étaient pas les réceptionnaires réels, mais n'agissaient que pour compte des assureurs allemands, essayant d'obtenir les marchandises pour eux. Les assureurs n'étaient pas seulement

devenus en droit les propriétaires des marchandises après paiement de la réclamation pour perte totale, mais ils affirmaient leur position et soutenaient et affirmaient leur propriété sur elles.

Lorsque le cas vint pour la première fois devant moi, une longue correspondance fut produite comme preuve, laquelle toutefois ne s'étend pas au-delà du 10 mai 1915. Afin de rechercher comment la réclamation en vint à être formée plus tard en faveur de l'Association de l'Equateur, en octobre 1915, et de voir quels étaient les plaignants réels, j'ai ajourné l'affaire et ordonné que toutes les communications échangées entre les maisons allemandes et hollandaises et l'Association de l'Equateur et leurs agents de Wendt et Cie seraient soumises à la Cour. La correspondance complète est volumineuse. Ce serait une perte de temps que de l'examiner en détail. Elle parle par elle-même.

Schlubach a protesté contre toute réclamation ou immixtion de la part des expéditeurs pour le motif qu'ils avaient accepté de s'abstenir d'agir ainsi, que les marchandises étaient devenues la propriété des assureurs et que ceux-ci avaient seuls le droit de réclamer le produit de la vente, y compris l'excédent de la valeur assurée (Voir lettre du 22 janvier 1915).

Wendt et Cie n'agissaient pas pour le compte des expéditeurs (Voir lettre du 3 février 1915). Néanmoins Schlubach et Cie insistèrent autant qu'ils le purent auprès des agents des expéditeurs à Londres, coopérant avec Wendt et Cie, afin de protéger les intérêts des assureurs allemands devant la Cour des Prises dans le but d'obtenir d'eux le remboursement du produit de la vente du cacao (Voir lettre du 21 avril 1915). Les expéditeurs, après avoir reçu de Schlubach et Cie le compte de vente pour le montant payé par les assureurs représentant la perte totale, donnèrent des instructions à leur agents de ne plus réclamer les marchandises ou le montant de leur valeur, et de ne plus rien faire à ce sujet. Comme il résulte de leur lettre à leurs agents, en date du 20 mars, ils se rendaient parfaitement compte de la situation; ils écrivaient : « Les assureurs en payant Schlubach et en recevant de lui les connaissements afin de devenir les propriétaires du cacao, pensaient sans doute qu'ils éviteraient complètement de perdre et qu'ils tireraient même un bon profit de l'affaire en raison des cours élevés actuels du cacao, et, sans doute, ils entreprirent leurs démarches afin de rentrer en possession de celui-ci. »

Le cacao a été vendu dans ce pays au-dessus du prix de facture et aurait atteint un prix plus élevé encore s'il avait été vendu sur le marché allemand. La correspondance déposée après l'ajournement démontre que Schlubach et Cie, par des menaces ou autrement, continuèrent à insister auprès des expéditeurs neutres, à l'Equateur, soit en formulant une réclamation en leur propre nom soit en autorisant que celle-ci fût faite, en leur nom, par les assureurs allemands. Dans une lettre du 26 avril 1915, Schlubach et Cie écrivaient à l'Association de l'Equateur ce qui suit :

« Nous ferons part aux assureurs de vos communications et nous espérons arriver à les convaincre qu'en intervenant dans cette affaire, vous avez agi avec la meilleure intention de sauvegarder non seulement vos propres

intérêts, mais aussi ceux des assureurs. Mais ce qu'ils nous reprochent, c'est que vos agents à Londres aient refusé de prendre des mesures légales, conjointement avec MM. Wendt et Cie dans le but d'obtenir du Gouvernement anglais la remise du produit de la vente du cacao. Ces mesures ne peuvent assurément être prises avec espoir de succès que par vous, pour la raison que vous pouvez vous baser sur votre caractère et vos droits de neutres, tandis qu'il est très difficile pour les assureurs, sinon impossible, de plaider avec une probabilité de gagner leur procès. Pour ces motifs, les mesures judiciaires doivent être prises en votre nom, mais il est évident que tous les frais sont à la charge des assureurs qui, conformément à ce que MM. Wendt et Cie nous disent, l'ont dit et confirmé à MM. Stagg et Nevares. Pour ces raisons, ces messieurs ne devraient pas refuser d'accorder leur coopération à MM. Wendt et Cie et, afin d'éviter des difficultés, nous avons cru bon d'adresser à vos agents, par l'entremise de notre agent à Copenhague, une lettre dont nous vous remettons copie et dans laquelle, naturellement, afin qu'elle arrive à destination, nous avons dû supprimer le nom de notre maison. Nous espérons que, de cette façon, M. Stagg la recevra, qu'il comprendra ce dont traite son contenu et qu'il se mettra en rapport avec MM. Wendt et Cie. »

Dans une longue lettre du 17 mai 1915, l'Association disait en réponse :

« De cette façon, nous avons suivi vos instructions et l'affaire du *Palm Branch* est définitivement terminée *pour nous*. Comme le cacao est confisqué par les autorités anglaises, que nous l'avions *assuré contre nos risques*, la valeur qui nous a été payée par les assureurs *nous appartient légitimement* sans que nous ayions quoi que ce soit à faire au sujet du résultat de la réclamation pour la restitution du cacao. »

Et plus loin :

« Notre opinion est que les assureurs doivent se résigner à perdre la valeur assurée payée par eux, car c'est pour ce motif qu'une prime leur a été payée. Ils peuvent prendre des mesures pour obtenir la restitution du cacao, s'il leur est possible de le faire, mais ils ne peuvent pas nous obliger à intervenir dans ce but et moins encore sous la menace de *conséquences sérieuses* pour nous, qui sont sans raison et sans fondement quelconque. »

De nouveau, le 31 mai 1915, l'Association écrivait à Schlubach. Bien que ce soit un peu long, il est préférable de donner le contenu de la lettre plutôt que d'en faire le résumé. Elle écrivait :

« Comme vous le reconnaissez dans votre lettre du 26 avril, nous avons agi en cette affaire avec la meilleure intention de sauvegarder non seulement nos propres intérêts, mais aussi ceux des assureurs, et nous ne songeons pas un seul instant à nous départir de cette attitude dans le but d'obtenir des autorités anglaises la restitution du cacao du *Palm Branch* ni de sa valeur, car nous avons compris que ce ne sont pas les agents *des assureurs allemands* qui pourraient obtenir des *autorités britanniques* un seul penny pour le paiement de ce cacao. Néanmoins, cette attitude de notre part a été sévèrement jugée par les assureurs et vous nous en faites part vous-mêmes, combattant nos mesures, et les assureurs, par une inter-

vention que nous avons, dès le début, qualifiée d'inopportune, prétendirent qu'il pourraient obtenir plus que nous ne le pouvons et ils durent ensuite reconnaître qu'en raison de notre situation de neutres nous sommes les seuls qui soient susceptibles dans cette affaire de poursuivre une réclamation avec succès. En vérité, c'est ce que nous avions pensé dès le début, mais ce que nous pensions a été combattu et une intervention directe a eu lieu de la part des assureurs, ayant pour résultat que nos premières mesures, bien dirigées, ont été annulées, pour la raison, sans doute, que l'intervention des agents des assureurs amena les autorités anglaises à présumer, pour ne pas dire plus, qu'il s'agissait en l'espèce de la protection d'intérêts allemands.

Nous étions en conséquence disposés à protéger les intérêts des assureurs, prenant toutes mesures possibles et, en agissant ainsi, nous avons rempli l'obligation que, conformément à ce que vous dites, nous avions d'éviter par notre intervention tout préjudice possible aux assureurs, mais nous ne consentirions pas, parce que nous sommes certains qu'aucune loi ne peut nous imposer semblable obligation, à engager une *instance* contre les autorités anglaises pour la protection d'intérêts qu'il est presque certain que les autorités savaient être des intérêts allemands ; en effet, en agissant ainsi, notre agent s'expose et nous nous exposons nous-mêmes à qui sait quelles conséquences sérieuses, en raison des circonstances présentes dues à la guerre actuelle. Vous dites vous-mêmes que la seule chose dont les assureurs se plaignent est que nous n'avons pas commencé une procédure judiciaire, mais nous ne pensons pas un seul instant que l'on puisse nous demander d'engager semblable procédure pour la raison que celle-ci est tout à fait en dehors de notre sphère d'action et qu'elle peut comme nous l'avons déjà dit, nous exposer à des conséquences que nous n'avons pas à supporter. »

L'Association indique brièvement son attitude dans une lettre datée du 21 juin à son agent à Londres.

« Comme le cacao nous appartenait avant que les assureurs eussent payé Schulbach, nous avons eu raison de le réclamer en nous basant sur le fait qu'il était la propriété de neutres; mais si nous en avons été payés par les assureurs et qu'il soit déjà leur propriété, comment pourrons-nous le poursuivre et le réclamer comme votre propriété. »

Leur agent a eu une entrevue avec le chef de la maison Wendt et Cie, le 30 juin, et il en fait part à ses mandants dans les termes suivants :

« Il ne savait pas ou feignait de ne pas savoir que les assureurs avaient payé aux consignataires le montant de la valeur assurée et il me demanda quel pourrait être leur but en effectuant ce payement. Bien qu'ils doivent y avoir songé, je lui dis que c'était évidemment dans le but de spéculer sur le cacao qui était assuré pour son prix de revient, très bas, tandis que les cours avaient monté à presque le double en raison de la guerre. Ceci produisit une grande impression sur lui. Nous ne nous sommes pas occupés davantage de ce chargement. »

Le 28 août, l'Association écrivait à Schlubach et Cie :

« Nous pensons qu'en Angleterre nous ne serons pas considérés comme étant les propriétaires de ce cacao en raison des endos divers apposés sur les connaissements correspondants, et moins encore si les autorités anglaises viennent à soupçonner que le cacao a été payé par les assureurs allemands ou même qu'il a été assuré auprès de compagnies allemandes. Les Anglais paieraient certainement le cacao s'il n'y avait pas intervention d'intérêts allemands dans cette affaire, mais s'ils apprennent que le payement, même s'il n'est pas effectué en vue de profiter à des intérêts allemands, sert à éviter un préjudice à ceux-ci, ils s'abstiendront de ce paiement dans le désir que ce préjudice ait lieu. »

Wendt et Cie, en septembre 1915, pour des motifs non définis, ont changé leur nom en celui de W. K. Webster et Cie, déguisement sous lequel ils apparaissent après cette date. Sous les deux noms, ils ont déployé en faveur des assureurs allemands un zèle et une énergie qui peuvent être méritoires et leur attirer peut être récompense et reconnaissance de ceux-ci.

Connaissant les réclamants réels, ils insistèrent pour obtenir une procuration des expéditeurs neutres à l'effet de réclamer les marchandises devant cette Cour (voir lettres à Stagg, des 21 septembre et 23 octobre et lettres échangées entre Stagg et l'Association des 25 novembre et 14 décembre 1915).

Entre temps, Wendt et Cie (alors W. K. Webster Cie) demandèrent, le 6 octobre, une autorisation de comparaître pour « l'Association des agriculteurs de l'Equateur ». Ils ont fait formuler également une réclamation, le 29 octobre 1915, du fait que « les marchandises étaient et *sont* la propriété des réclamants qui sont des neutres. »

Quelques mois après, ils recevaient pouvoir, rédigé par eux mêmes, signé par l'Association à Guyaquil, le 26 novembre 1915, de donner des instructions aux avocats à l'effet de comparaître et de réclamer les marchandises ou le produit de leur vente, ou toute part de celui-ci à laquelle les avocats estimeraient qu'elle a droit.

La méthode et le but ont été suffisamment indiqués. Les assureurs devaient payer tous les frais de la procédure. Avant que ce pouvoir ne fût reçu ou même signé, Wendt et Cie avaient été avisés qu'après la saisie des marchandises, la propriété était passée aux assureurs ennemis.

La réclamation est sans aucun doute faite en faveur de ces assureurs et, si le produit de la vente était restitué aux réclamants, il est admis qu'ils le recevraient à titre de *trustees* pour les Allemands et qu'en conséquence ils auraient à le leur payer ensuite.

Quel doit être, dans ces conditions, la décision de la Cour ?

Il a été soutenu que la Cour ne devait rechercher que la propriété réelle au moment de la saisie, sans s'inquiéter des obligations contractuelles ou autres complications d'après les principes admis dans les affaires du *Miramichi* (1) et de l'*Odessa* (2).

---

(1) Voy. *suprà*, t. I. p. 59.
(2) Voy. *suprà*, t. I. p. 107.

Je me range aux opinions émises dans ces cas, mais je crains que la question actuellement soulevée ne soit différente.

L'absolue propriété des négociants ennemis au moment de la réclamation et des débats est aussi claire que celle des consignataires neutres au moment de la saisie.

Si, à l'époque de la réclamation et actuellement, les marchandises appartiennent à des propriétaires ennemis qui sont les réclamants en réalité quoique n'étant pas en nom, la Cour doit-elle ordonner la restitution des marchandises au plaignant nominal, étant admis que c'est au profit des propriétaires ennemis ?

Il ne semble pas qu'il existe aucune décision rapportée applicable à ce cas. Mais les coutumes et usages de la Cour des Prises depuis une longue période facilitent une décision conforme aux principes reconnus et au bons sens. Dans le *Formulare Instrumentorum*, de Sir James Marriott, juge de la Cour d'Amirauté en matière de prises (publié comme étant « consacré par l'usage et approuvé comme correct » par ce savant juge en 1802) on trouvera une décision de la Cour des Prises, en date du 29 avril 1779 (v. p. 1). Elle est comme suit :

« Ordonné :

Que dans tout affidavit qui sera présentée par un réclamant neutre comme preuve complémentaire de sa propriété, le réclamant devra affirmer sous serment que les diverses marchandises réclamées appartenaient au réclamant à l'époque de l'embarquement et à l'époque de la capture, et *lui appartiennent actuellement*, et qu'elles lui auraient ainsi appartenu dans le cas où lesdites marchandises n'auraient pas été saisies et prises et *qu'elles appartiendront au plaignant dans le cas où elles seraient restituées et livrées* et seraient débarquées au port de destination, jusqu'à ce que les dites marchandises aient été vendues ou qu'il en ait été disposé pour le compte et au profit seulement dudit plaignant. Et que, ni le Roi de France, ni ses vassaux et sujets, ni aucune personne résidant sur son territoire ou dans ses possessions, ni aucun habitant des colonies anglaises d'Amérique en révolte, ni leurs mandataires ou agents, ni aucune personne quelconque autre que ledit réclamant *n'a eu* aucun droit, titre ou intérêt dans lesdites marchandises aux divers moments, et *n'en aura aucun* jusqu'à ce qu'elles soient vendues ou qu'il en soit disposé pour le compte réel du réclamant ci-dessus indiqué. — James Marriott ».

De même dans la formule d'une déclaration à l'appui de la réclamation, d'un navire, il y a un serment « qu'aucun ennemi de la Couronne de Grande-Bretagne n'avait à l'époque de la capture ou *n'a actuellement*, directement ou indirectement, aucun droit, titre ou intérêt dans le navire, ses agrès ou apparaux ou dans aucune partie de ceux-ci. » (Voy. *Formulare*, p. 209-11, et aussi la forme usuelle de réclamation telle qu'elle a été produite dans l'affaire du *Fortuna* 2.C. Rob., p. 170 et App. V. à ce volume).

Dans la forme des interrogatoires en usage à la fin du XVIIIe siècle on trouve ce qui suit :

« XII. — *Question.* Quels sont les noms des chargeurs ou propriétaires ou con-

signataires de ces marchandises ? De quel pays sont-ils ? Où habitent-ils actuellement et exercent-ils leur commerce ? Depuis combien de temps y habitent-ils ? Où ont-ils, à votre connaissance, habité antérieurement ? Où les marchandises devaient-elles être livrées, pour compte réel et aux risques et au profit de qui ? Ces consignataires ou chargeurs ont-ils un intérêt quelconque et lequel dans ces marchandises ? Si oui, sur quoi basez-vous votre opinion qu'ils ont un tel intérêt ? Pouvez-vous prendre sur vous de jurer que vous croyez qu'à l'époque du chargement de la cargaison *et à l'époque actuelle et aussi si lesdites marchandises étaient restituées et débarquées au port de destination, que ces marchandises appartenaient, appartiennent et appartiendront aux mêmes personnes et à personne autre ?* »

Dans l'interrogatoire XXX concernant le navire, se trouve cette question :

« Croyez-vous réellement que si le navire est restitué, *il appartiendra aux personnes actuellement désignées* comme propriétaires et à aucune autre ? »

Dans la lettre de sir William Scott et de Sir John Nicholl (en date du 10 septembre 1794) à M. Jay, ministre des Etats-Unis en Angleterre (plus tard Chief-Justice Jay) exposant les mesures à prendre par des réclamants dans une procédure de prise, il est dit :

« Le capitaine, le correspondant ou le Consul doivent s'adresser à un procureur qui rédige une réclamation, appuyée par un affidavit du réclamant, dans lequel il déclare sommairement à qui, suivant lui, *appartiennent* le navire ou les marchandises réclamées et qu'aucun ennemi ne *possède* sur eux aucun droit ou intérêt ».

Ceci a été reproduit dans les *Notes on the Practice* de Story (Pratt's Story p. 7.)

Cet usage a été suivi aux Etats-Unis d'Amérique. Dans le cas du *Schooner Adeline*, la Cour suprême a dit que « l'affidavit doit porter que la propriété au moment de l'embarquement et aussi à l'époque de la capture appartenait au réclamant et *lui appartiendra* en cas de restitution. » (Voy. 9 Cranch, p. 286).

Les formules de réclamation et d'affidavit à l'appui furent les mêmes à l'époque de la guerre de Crimée.

La formule d'affidavit se trouve dans une note sur l'affaire du *Panaghia Rhomba* dans Spink, *Prize Cases*, p. 339-40.

J'ai extrait de l'affidavit le paragraphe suivant :

« Et le comparant affirme de plus sous serment qu'il croit réellement que ni l'Empereur de toute les Russies, ni aucun de ses sujets ou autres résidant dans les limites de ses pays, territoires ou possessions, leurs mandataires ou agents, ni aucun autre ennemi de la Couronne de Grande-Bretagne et d'Irlande, n'avait à l'époque de la saisie, ou *n'a actuellement*, directement ou indirectement, aucun droit, titre ou intérêt sur ledit navire ou sur son fret, mais que ceux-ci étaient à l'époque de la saisie et sont encore et en cas de restitution seront encore la propriété exclusive des réclamants qui sont sujets neutres ».

Les formules d'interrogatoires auxquelles je me suis déjà référé ont été maintenues jusqu'au règne du Roi de Grande-Bretagne et d'Irlande actuel-

lement sur le trône. Dans les formules des règlements actuels de la Cour des Prises, si une ordonnance de restitution de marchandises saisies est rendue, celles-ci doivent être expressément restituées aux réclamants pour l'usage de leurs propriétaires.

Si, dans dans le cas présent, la cargaison de cacao ou le produit de sa vente devait faire l'objet d'une ordonnance de restitution aux plaignants sans qualification, la restitution serait faite en réalité aux *trustees* des négociants ennemis. Et si la restitution était faite aux réclamants au profit des propriétaires des marchandises, ce serait également pour l'usage de négociants ennemis.

Je puis ajouter qu'il ne s'agit pas d'une réclamation en dommages intérêts ou en compensation pour saisie ou détention injustifiée. C'est une réclamation des marchandises elles-mêmes. Les capteurs n'ont pas abandonné la marchandises ou le produit de la réalisation depuis l'époque où les assureurs ont obtenu et réclamé le droit de propriété. Il n'était pas besoin d'un nouvel acte de saisie.

On a suggéré dans l'argumentation que ma sentence dans l'affaire du *Gothland* (3 avril 1916) (1) venait à l'appui des prétentions des réclamants actuels. C'était un cas tout à fait différent. La compagnie d'assureurs, dans cette affaire, lorsqu'elle a payé la perte totale, connaissait parfaitement la saisie des marchandises comme propriété ennemie et tous droits de propriété qui lui furent transmis étaient subordonnés aux droits déjà acquis par les capteurs, du fait de la saisie.

Mes conclusions de fait sont dans cette affaire :

1o Que les réclamants réels sont les assureurs allemands et non pas les chargeurs neutres;

2o Que les propriétaires de marchandises à l'époque de la réclamation étaient et sont encore les assureurs allemands;

3o Que si, par décision de la Cour, les marchandises ou le produit de leur vente étaient restitués aux réclamants nominaux, les réclamants détiendraient les marchandises ou le produit de leur vente comme *trustees* et au profit des assureurs allemands.

Pour ces motifs, ma sentence est que la réclamation est rejetée et que le produit de la vente des marchandises actuellement entre les mains de la Cour doit, comme propriété ennemie; être condamné au profit de la Couronne comme de bonne prise, en vertu des droits d'Amirauté de la Couronne.

Frais à la charge des réclamants. Faculté d'appel pendant un mois et sous caution de 300 l. st. pour les frais.

Du 31 juillet 1916. Haute Cour de justice. Division d'Amirauté (en matière de prises). — Sir Samuel Evans, président. — Avocats : le Solicitor General et H. Hull pour la Couronne; Mackinnon et Dunlop pour les réclamants.

---

(1) Voy. *suprà*, t. II. p. 57.

128

Comité Judiciaire du Conseil Privé, 1er août 1916

COUR DES PRISES, COMPÉTENCE, CONTESTATION ENTRE ARMATEUR ET CHARGEUR, FRET, INDEMNITÉ AU LIEU DE FRET ; NAVIRE BRITANNIQUE, VOYAGE INTERROMPU, VOYAGE ILLÉGAL, FRET, INDEMNITÉ AU LIEU DE FRET, MARCHANDISES SAISIES ET RELAXÉES.

La Cour des Prises a compétence pour connaître de toutes questions incidentes à une saisie à titre de prise, y compris les questions de fret ou d'indemnité au lieu de fret.

Un navire britannique qui, avant l'ouverture de la guerre a pris un chargement pour Hambourg, qui, après l'ouverture de la guerre, a interrompu un voyage devenu illicite, et qui n'a par suite pas droit au paiement du fret par les chargeurs neutres, n'a pas droit non plus à une indemnité au lieu de fret de la part des chargeurs lorsque les marchandises qu'il transportait ont été saisies puis relaxées.

(Navire anglais *St.-Helena* [cargaison.])

Appel de la décision rendue par la Haute Cour de Justice, Division d'Amirauté (en matières de prises), le 22 novembre 1915 (1).

Lord Parker :

Rentre dans la compétence de la Cour des Prises toute affaire où est intervenue une saisie à titre de prise; et en exerçant sa juridiction la Cour peut traiter et traitera toutes les questions incidentes, y compris les questions de fret ou d'indemnité au lieu de fret. Dans le cas présent, les marchandises en question furent saisies comme prises le 12 août 1914. La compétence de la Cour étant ainsi établie, la charge d'en déterminer les limites doit incomber à ceux qui allèguent son incompétence. Les appelants, de l'avis de leur Seigneuries, ne se sont pas acquittés de cette tâche. Bien qu'il soit possible que la mainlevée d'une saisie faite au titre de prise sur un vaisseau ou des marchandises dans les formes prescrites par les Prize Court Rules (Ordre XIII) entraîne la compétence de la Cour, leurs Seigneuries ne sont pas d'avis que le seul fait de remettre le vaisseau ou les marchandises aux personnes qui les revendiquent, sans se conformer aux formalités prescrites, puisse avoir cet effet. Aussi, la vraie question est de savoir si les circonstances de cette affaire justifient la décision dont est appel.

Quand éclata la guerre actuelle, le 9 août 1914, le vapeur britannique

(1) Voy. *suprà* t. I, p. 444.

St-Helena faisait route de Tampa et Galveston sur Brême et Hambourg avec un chargement consistant notamment en phosphate livrable, d'après les connaissements, à Hambourg à l'ordre de l'appelant, une compagnie américaine. Arrivé au cap Lizard le 7 août, ayant appris que la guerre avait éclaté, il abandonna son voyage qui était devenu illicite et se rendit à Manchester. Il arriva à Manchester le 10 août et y déchargea une partie de sa cargaison consistant en coton et en céréales. Le 12 août, les phosphates, qui étaient encore à bord, furent saisis en tant que prise et tombèrent en possession du Marshal de la Cour des Prises. Les appelants les avaient expédiés pour être livrés à deux compagnies allemandes en vertu de certains contrats c. i. f. à Hambourg et on les considérait comme propriété ennemie. Par la suite le navire fut dirigé sur Runcoen, où les phosphates furent déchargés et confiés à la garde de la Manchester Ship Canal C°, pour le compte du Marshal. Le 8 septembre 1914, le substitut du Marshal convaincu que les phosphates restaient encore la propriété des appelants, écrivit à leurs solicitors qu'il était autorisé à en donner mainlevée sans qu'il soit besoin de présenter des documents ou de payer le fret et que toutes les opérations concernant les connaissements et le fret devaient être traitées comme entre armateurs et destinataire. Il écrivit aussi dans le même but à la Compagnie du canal qui livra les phosphates aux appelants contre versement, dans les formes habituelles, de la somme réclamée par le capitaine pour le fret. Les intimés, à savoir les armateurs, intentèrent. par la suite une action devant la Division du Banc du Roi pour faire triompher leur réclamation relative au fret, mais leur demande fut rejetée et les dépens mis à leur compte pour le motif que les intimés n'ayant pas transporté les marchandises à Hambourg conformément à leur contrat ne pouvaient demander tout ou partie du fret convenu. Là-dessus les intimés portèrent leur instance devant la Cour des Prises; ils demandaient que l'on déclarât justifiée leur réclamation relative à l'indemnité pour transport des marchandises de l'appelant et que l'on s'en remît aux *Registrar and Merchants* pour en établir le montant. Après avoir pris connaissance de cette demande, le président rendit une ordonnance déclarant que les intimés étaient en droit de réclamer une indemnité pour le transport des marchandises et renvoyant la demande devant les *Registrar and Merchants* pour examen. Leurs Seigneuries discutèrent quelque peu sur la signification exacte de cette ordonnance. De l'avis de leurs Seigneuries, on ne peut pas la considérer comme affirmant purement et simplement la compétence de la Cour à accueillir la demande et laissant de côté la question de savoir si elle devait être soumise à un nouvel examen, après rapport des *Registrar and Merchants*. De fait, elle admet la compétence de la Cour et le renvoi de l'affaire devant les *Registrar and Merchants* ne concerne que la détermination du montant de l'indemnité. La question que leurs Seigneuries ont à trancher est celle de savoir si, oui ou non, l'ordonnance ainsi entendue, était régulière.

De l'avis de leurs Seigneuries, il est bien évident que contractuellement, aucun fret n'était dû. En vertu du contrat conclu entre les deux parties,

aucune partie du fret n'était exigible tant que le navire n'avait pas exécuté sa prestation en transportant les marchandises à leur port de destination. En conséquence, pour réussir, les intimés devaient établir que, d'après le droit applicable devant une Cour des Prises, ils avaient droit à une indemnité au lieu de fret. Ils interrompirent le voyage le 7 août, longtemps avant la saisie. Ils ne pouvaient agir autrement car la guerre rendait illicite la continuation de ce voyage. Pourquoi la saisie subséquente des marchandises, illégale à l'encontre des propriétaires neutres, assujettirait-elle ces propriétaires à une responsabilité dont autrement ils auraient été exempts, ou conférerait-elle aux armateurs des droits qu'ils n'auraient jamais eus autrement? Leurs Seigneuries n'ont pas réussi à trouver une réponse satisfaisante à ces questions dans l'argumentation présentée ou dans les précédents cités par les intimés dans leur défense. A leur avis, les capteurs peuvent bien être tenus à indemnité au lieu de fret quand, par suite d'une saisie *jure belli* qui se trouve être illégale, le navire a été privé d'une occasion de gagner du fret qu'il eût pu légitimement gagner sans la saisie. Tel serait, par exemple, le cas si le navire servant au transport des marchandises était un navire neutre et, à ce titre, qualifié pour continuer le voyage. Par ailleurs, il se peut très bien qu'alors que des marchandises ennemies chargées sur un vaisseau neutre ou britannique sont à juste titre saisies comme prises, le navire puisse avoir droit à compensation au lieu de fret. En pareil cas, les capteurs tirent profit du fait que le navire a amené les marchandises au lieu de la saisie. Mais quand, avant la saisie, le voyage était devenu illicite et que toute possibilité de gagner le fret avait déjà disparu, rien n'existe, semble-t-il à Leurs Seigneuries, qui puisse justifier l'octroi de l'indemnité. Il n'appartient point à la Cour des Prises de modifier les rapports contractuels entre armateurs et chargeurs et tel serait le seul résultat de l'octroi de cette indemnité.

Le conseil de l'intimé a quelque peu insisté sur l'affaire du *The Friends* (Edw. 246; 2 Eng. P. C. 48). Dans cette affaire, un navire britannique à destination du port de Lisbonne, port ami, trouva ce port bloqué par la flotte britannique durant l'occupation temporaire de la ville par les Français. Après avoir attendu quelques jours avec l'escadre chargée du blocus dans l'espoir de le voir se terminer, il fut repoussé par le vent en haute mer et capturé par un navire espagnol. Il fut presque aussitôt après repris par un vaisseau britannique et emmené comme prise à Madère où navire et cargaison furent l'un et l'autre vendus par les capteurs pour payer la prime de sauvetage. Lorsqu'il régla les droits respectifs de l'armateur et des propriétaires de la cargaison, Lord Stowell alloua au navire une compensation au lieu de fret. Il en donna comme raison que le navire et les marchandises avaient subi une infortune commune sans qu'on pût en aucune façon leur faire le moindre reproche, en sorte qu'il était équitable de partager entre eux le dommage. Dans la présente affaire, il n'y a pas d'infortune commune; le navire ne fut nullement saisi en tant que prise et la saisie des marchandises était illégale. L'affaire du *The Friends* est pour cette raison nettement différente.

De l'avis de Leurs Seigneuries l'appel devrait être admis avec les frais devant cette Cour et devant la juridiction inférieure et elles donneront humblement à Sa Majesté avis en ce sens.

Du 1er août 1916. — Comité judiciaire du Conseil Privé. — Lord Parker, Lord Sumner, Lord Parmoor, Lord Wrenbury. — Avocats : William A. Crump and Son pour les appelants; Lowless and Co pour les intimés.

129

Cour des Prises de S. M. Britannique en Egypte (siégeant à Alexandrie), 11 août 1916.

Retrait par un neutre de ses biens se trouvant en pays ennemi a l'ouverture des hostilités, Société neutre, Succursale en pays ennemi, Liquidation de la succursale.

Pour que les marchandises dépendant de la succursale d'une société neutre en pays ennemi échappent à la confiscation par suite du retrait de ces biens effectué à l'ouverture des hostilités, il ne suffit pas de la décision prise d'arrêter les opérations de cette succursale mais il faut que des efforts exceptionnels aient été faits, même au prix de certains sacrifices, pour hâter la fermeture de cette succursale ;

Et tel n'est pas le cas si la liquidation de la succursale située en Allemagne n'était pas terminée à la fin de 1915.

(Navire allemand *Lutzow* [cargaison]).

Décision rendue à la suite de l'enquête complémentaire prescrite par la décision de la même Cour en date du 2 mars 1916. (1)

Cator, président :

L'American Trading Co a son siège à New-York et des succursales dans le monde entier. Quant éclata la guerre, il existait une succursale à Hambourg et les marchandises qui font l'objet du présent litige doivent être attribuées à cette succursale et sont donc évidemment susceptibles d'être confisquées comme prises de guerre, car elles ont été saisies à bord du vapeur allemand *Lutzow* qui a été condamné par la présente Cour.

Mais la compagnie demande mainlevée de la saisie pour la raison qu'elle est une compagnie neutre qui, lorsque les hostilités éclatèrent, prit des mesures pour rompre ses relations avec l'ennemi. Sur la question générale de principe j'ai déjà exprimé mon opinion, savoir qu'un neutre ou qu'un

---

(1) Voy. *suprà* t. II, p. 12 et s.

sujet britannique a droit à un délai raisonnable pour lui permettre de retirer ses biens, et maintenant j'ai à déterminer si les demandeurs se sont ou ne se sont pas comportés de façon à bénéficier de cette règle.

Peu après la déclaration de guerre la compagnie décida que sa succursale de Hambourg ne ferait plus de nouvelles affaires et liquiderait celles qui étaient en cours ; elle soutient que, dans ces conditions, ses marchandises ne peuvent être condamnées comme prises en dépit du fait qu'à la date du dernier affidavit produit au procès, les affaires n'étaient pas encore complètement liquidées. Cela revient, en fait, à me demander de déclarer qu'une maison neutre en pays ennemi peut se borner à cesser d'entreprendre de nouvelles affaires pour bénéficier de la règle que j'ai déjà mentionnée, et de dire que les tribunaux ne devraient tenir aucun compte du laps de temps qui s'écoule jusqu'à la fin de la liquidation des affaires. C'est pourtant une proposition que je ne puis admettre. Les précédents ne peuvent guère servir sur ce point, mais, à mon sens, ils montrent que le devoir du commerçant ne consiste pas uniquement à décider promptement la liquidation. Une action prompte pour retirer les marchandises et liquider les affaires semble également nécessaire, et certainement il est conforme au bon sens d'admettre qu'il ne sera loisible à un commerçant de revendiquer une exception en sa faveur que s'il peut prouver qu'il a fait des efforts exceptionnels, même au prix de certains sacrifices de sa part, pour hâter la fermeture de sa maison.

Telle étant mon opinion sur ce point de droit, il est de mon devoir d'examiner les conditions dans lesquelles s'est opérée la liquidation.

Les documents justificatifs consistent en quatre affidavits déposés sous serment par M. R. J. Morse, directeur de la compagnie, et par un gérant de la succursale de Londres. Les faits sont simples. La compagnie décida, le 25 août 1914, de liquider les affaires de sa succursale de Hambourg et de ne plus en entreprendre de nouvelles et, en ce qui concerne le point de savoir si cette détermination fut prise avec une promptitude suffisante, j'estime que la décision intervint dans un délai raisonnable. Je crois aussi que je peux ne pas tenir compte du fait qu'un envoi de pepsine fut fait quelques mois plus tard à la maison allemande, bien qu'il ait été opéré par M. Blake, qui avait été le directeur de la compagnie en Allemagne.

J'ignore quelle était la nature exacte du commerce de la compagnie. Nous n'avons aucun renseignement sur les détails. Mais M. Morse a produit deux bilans relatifs à la succursale de Hambourg, qui indiquent sa situation financière au 30 juin 1914 et au 31 décembre 1915. Il en ressort que la liquidation était très avancée à la fin de 1915, mais que néanmoins les comptes n'étaient pas encore près d'être clos. L'actif total, tel qu'il résulte du premier bilan, s'élève à plus de 228.000 dollars, où les marchandises disponibles figurent pour la somme considérable de 69.000 dollars, tandis qu'à la seconde date, il dépasse légèrement 27.000 dollars dont plus de 6.000 dollars consistent en marchandises disponibles. Mais il a fallu seize mois pour arriver à ce résultat. On ne nous dit pas où en était la liquidation à la fin de l'année 1914.

La charge de la preuve dans de telles affaires doit toujours incomber au

propriétaire des marchandises, et quand une liquidation dure aussi longtemps que celle-ci, la Cour est en droit de demander des explications spéciales et détaillées pour justifier le retard, explications qu'on n'a pas essayé de donner en la présente affaire.

Autant que je puisse en juger d'après les renseignements peu nombreux qu'on a fournis, les affaires de la maison ont continué tout comme avant la guerre. Il est sans aucun doute exact qu'aucune nouvelle affaire n'a été entreprise, mais il est certain qu'aucun effort spécial n'a été fait pour hâter la liquidation des anciennes affaires. Ce qu'on a surtout eu en vue semble avoir été d'éviter les pertes. Et bien que j'eusse été fort heureux de prononcer la relaxe des marchandises de la compagnie si j'avais eu l'impression que la loi me permît de le faire et que j'eusse certainement accordé à la compagnie le bénéfice du doute si j'en avais ressenti, je puis seulement déclarer que cette succursale fut gérée comme une maison de commerce en pays ennemi en temps de guerre et qu'à ce titre elle courait le risque de voir ses biens confisqués comme prises.

Conclure autrement serait admettre la proposition que je viens de déclarer inadmissible, car si je devais prononcer la mainlevée à l'égard de ces marchandises, je ne pourrais imaginer d'hypothèse dans laquelle une maison qui aurait cessé de faire de nouvelles affaires après la déclaration de guerre, ne pourrait pas revendiquer le privilège de l'exemption de capture pour toutes ses marchandises.

C'est à regret que je déclare que je dois traiter les biens du demandeur comme s'ils appartenaient à une maison ennemie, et, comme le navire sur lequel ils ont été saisis a déjà été confisqué, que je dois traiter les marchandises de façon semblable.

Une ordonnance prescrivant la vente a déjà été rendue en sorte que je dois me borner à déclarer que les marchandises ou les sommes produites par leur vente sont confisquées comme prises au profit de la Couronne.

Du 11 août 1916. — Cour des Prises de S. M. Britannique en Egypte. — Cator, président. — Avocats : Arthur Preston, pour la Couronne ; C. H. Perrott pour les réclamants.

130

Haute Cour de Justice
Division d'Amirauté (en matière de prises), 22 août 1916.

MARCHANDISES SUR NAVIRE NEUTRE, PROPRIÉTAIRE RÉEL, DESTINATION ENNEMIE, CONTREBANDE ABSOLUE, CONFISCATION ; TRANSPORT DE CONTREBANDE, NAVIRE, CONFISCATION.

Lorsqu'il résulte des circonstances qu'une cargaison, chargée sur navire neutre, qu'on prétend appartenir à un sujet neutre ne lui appartient pas en

réalité, qu'elle est à destination ennemie et qu'elle est contrebande absolue, cette cargaison est confiscable.

Lorsque le chargement entier est contrebande confiscable, le navire est aussi de bonne prise ;

Il en est de même lorsque le propriétaire du navire est associé et intéressé au transport de contrebande.

(Navire danois *Hillerod*)

Sir Samuel Evans, président :

Ce navire a été arrêté au cours d'un voyage de Philadelphie (Etats-Unis d'Amérique) en Norvège et Suède, le 4 novembre 1915, par 58°28'N et 17°5'O, par un croiseur britannique (le bâtiment de Sa Majesté *Teutonic*). Il se dirigeait sur Kirkwall pour ordres. Il portait un chargement d'huile de pétrole à graisser raffinée, en barils. La quantité dépassait 730.000 gallons. Le navire et la cargaison ont été formellement saisis le 16 novembre 1915.

Une assignation a été lancée par le Procureur Général le 27 novembre 1915. Il réclamait la cargaison comme prise pour le motif qu'elle était saisissable comme contrebande et il réclamait aussi le navire comme prise pour le motif qu'il transportait un chargement complet de contrebande.

La cargaison fut réclamée par Joseph Westerberg de Malmœ, comme propriétaire. Une demande de comparution a été faite en sa faveur le 7 décembre 1915. Après une longue correspondance avec le Procureur Général, les avocats agissant pour son compte ont avisé, le 23 mai 1916, qu'il retirait sa réclamation. J'ai autorisé une nouvelle comparution et et qu'une nouvelle réclamation fût faite en sa faveur par les avocats actuels sous certaines conditions.

La présente réclamation a été enregistrée le 17 juillet dernier. Les motifs invoqués sont les suivants :

1° L'huile a été commandée et achetée par le réclamant, lequel est neutre, à la Pure Oil Company de Philadelphie, et était à toute époque importante la propriété dudit réclamant ;

2° L'huile a été commandée par le réclamant par l'entremise de son agent au mois d'octobre 1915 et a été payée par les banquiers du réclamant ;

3° D'après les conditions d'achat, l'huile était aux risques du réclamant et devenait sa propriété dès son expédition de la raffinerie sise aux Etats-Unis d'Amérique.

Ceux qui réclamaient le navire étaient MM. Brix-Hansen et Cie de Copenhague. Une demande de comparution a été faite pour eux le 29 novembre 1915. Leur réclamation a été enregistrée le 12 juillet 1916. Les motifs de la réclamation sont que :

1° Le *Hillerod* était au moment de la capture un navire neutre, propriété des réclamants, Brix-Hansen et Cie, maison neutre ;

2° Le *Hillerod*, au moment de la capture, transportait une cargaison appartenant à des neutres, d'un port neutre à un port neutre ;

3° Ladite cargaison n'était pas de la contrebande, n'avait pas une destinaon ennemie et n'était pas propriété ennemie.

4° Il n'y avait pas de motifs raisonnables ou suffisants pour motiver la capture ou la détention du navire.

J'avais rendu une ordonnance interlocutoire de relaxe du navire sous caution de 47.500 l. st. En conséquence, la réclamation tend à la restitution de la caution. Une réclamation complémentaire de 1.947 l. st. pour dommages-intérêts, pertes et frais a été faite.

Les faits se rapportant à la cargaison et au navire sont mélangés. Les deux réclamations, en conséquence, ne peuvent pas être convenablement examinées séparément.

On n'a pas expliqué pourquoi les deux réclamations ont été faites en même temps.

Joseph Westerberg était l'agent consulaire américain à Malmœ. Brix-Hansen et Cie étaient courtiers de navires et armateurs à Copenhague.

Jusqu'à la fin de 1913, Westerberg avait vécu à Chicago où il faisait de la pratique judiciaire. Il se décrit lui-même dans son affidavit comme une personne s'occupant d'affaires au titre de négociant et importateur de marchandises américaines, à la même adresse que celle de son agence consulaire. Antérieurement à cette transaction, il n'avait acheté aucune cargaison d'huile, ni partie de cargaison. Il n'est ni prouvé ni suggéré qu'il ait fait aucune affaire comme commerçant ou importateur de marchandises américaines ou autres. Dans un affidavit postérieur il dit être arrivé en Suède peu de temps avant le début de la guerre et qu'il n'avait eu, en conséquence, que quelques mois pour préparer l'importation de marchandises américaines. Son conseil est d'accord avec l'estimation que son traitement, comme agent consulaire américain, était modeste, environ 200 l. st. Soudain, le 22 juin 1915, il signe une charte-partie importante avec la Dampskibsselskabet Sjoeland (apparemment une compagnie de Brix-Hansen et Cie) désignée comme propriétaire du navire *Hillerod*, pour un fret global de 300.000 couronnes (environ 16.500 l. st.) pour un voyage d'Amérique en Scandinavie avec un chargement complet d'huile. Deux lettres des 22 et 23 juin, échangées entre Brix-Hansen et Cie et Westerberg sont prétendues être la seule correspondance concernant la conclusion de la charte-partie.

A cette époque le navire était un navire grec, portant le nom de *Sotirios*, et appartenant à un certain Soulidé.

Le 23 juin, Westerberg fit une déclaration devant le vice-consul anglais à Malmœ, dans les termes suivants :

« Je soussigné, Joseph Westerberg, de Malmœ (Suède), déclare sincèrement et solennellement que les marchandises ci-après désignées ont été achetées par moi aux Etats-Unis d'Amérique pour consommation en Norvège et en Suède et qu'elles ont été expédiées par le vapeur danois *Hillerod*, d'un port des Etats-Unis sur l'Atlantique.

« Je déclare en outre que lesdites marchandises, en totalité ou en partie, directement et indirectement, ne seront pas réexportées de Norvège ou de Suède.

« Les marchandises sont : environ 20.000 barils d'huile de graissage.

Malmoë (Suède), 23 juin 1915. » (Signé) Joseph Westerberg

Westerberg dit avoir payé, le lendemain, en espèces, 300.000 couronnes pour l'affrètement du navire à Copenhague, conformément aux clauses de la charte-partie. Ceci est en contradiction avec les termes du connaissement. Je ne suis pas convaincu que la copie de l'accusé de réception soit exacte et contemporaine.

Ce fut seulement le 28 juin qu'un accord fut signé entre Soulidé et Brix-Hansen, pour la vente et l'achat du navire, alors le *Sotirios*, pour la somme de 30.750 l. st. payables 3.000 l. st. à la signature du contrat et la solde dans les 5 jours à partir du moment où le navire aurait été prêt à être livré.

La facture de vente (à la compagnie désignée dans la charte-partie) est datée du 30 juin. Le 31 juillet, le consul danois à Liverpool délivra un certificat provisoire de nationalité danoise au navire comme étant le *Hillerod*. Donc déclarer le navire danois le 23 juin était lui donner une dénomination erronée.

Vers cette époque, un certain H. C. Hansen aurait été envoyé en Amérique par Westerberg pour y acheter de l'huile. Il aurait acheté de l'huile à la Pure Oil Company. D'après Westerberg il y aurait été envoyé pour acheter les marchandises « en raison de l'irrégularité des services postaux et télégraphiques de Malmœ aux Etats-Unis. » Il n'a pas été donné d'instructions écrites. Il n'y a pas eu d'échange de lettres ou de télégrammes concernant l'achat. Westerberg ne sut rien de l'achat jusqu'au retour de Hansen, vers la fin d'octobre. Il ne savait rien concernant l'assurance de la cargaison. A la question : auprès de quelle compagnie la cargaison fut-elle assurée contre les risques de guerre ? sa réponse fut : « Le consul Westerberg ne peut pas se souvenir comment les risques de guerre ont été couverts. »

Toujours est-il que l'huile a été achetée en Amérique. D'après la facture (16 décembre 1915), le prix était de 117.784 dollars 37. Les primes d'assurance s'élevaient à 9.562 dollars 55. D'après les termes de la réclamation et l'affidavit de Westerberg, l'huile a été payée par ses banquiers Kuhn, Loeb et Cie de New-York. Il déposa en outre qu'il n'avait été échangé ni lettres ni télégrammes entre eux ou d'autres personnes au sujet des payements. La somme était considérable. Le coût et l'assurance se montaient à plus de 25.000 livres sterling.

Le vapeur fut chargé en octobre. Deux connaissements en date du 19 octobre 1915 couvraient la cargaison. L'un d'eux comprenait 1.000 barils consignés à Westerberg, à Trondjem; l'autre 13.665 barils qui lui étaient consignés à Gothenburg. Il n'avait ni bureau ni agent dans l'une ou l'autre place et n'avait fait aucun arrangement quelconque jusqu'au moment de la saisie pour la vente, la livraison ou la mise en entrepôt de l'huile dans l'une ou l'autre place ni dans aucune autre en Norvège ou en Suède.

En réunissant le prix d'achat, l'assurance et le fret, la transaction dépassait 40.000 l. st. Il n'y a aucune preuve démontrant que cet agent consulaire américain ait financé une transaction se montant à un chiffre semblable, qu'il ait pu le faire, même qu'il ait eu un compte à son nom chez Kuhn, Loeb et Cie, ses prétendus banquiers.

Aucune preuve n'a été fournie par « l'agent » Hansen, ni par les consignateurs, ni par Kuhn, Loeb et Cie, les banquiers.

D'après ces faits seuls, la Cour serait fondée à dire que Westerberg a complètement manqué d'établir sa réclamation.

Mais une lueur nouvelle a été projetée sur cette transaction par des messages par télégraphie sans fil interceptés. Ceux cotés 2 et 3, échangés entre Warburg et Cie de Berlin et Hambourg et Kuhn, Loeb et Cie, ont trait à des transactions passant par Stockholm. Warburg et Cie sont des commissionnaires dans ces deux villes et ont été très mêlés à des transactions pour procurer des crédits ou des facilités à l'Allemagne pendant la guerre. Ils sont intimement liés avec Kuhn, Loeb et Cie, maison dont F. M. Warburg et P. M. Warburg sont les associés.

Les messages cotés 4, 5 et 7 A, échangés entre Hermann et Cie, de New-York et la Mannheimer Versicherung Gesellschaft de Mannheim, traitent des assurances de la cargaison du *Hillerod* alors que Hansen était en Amérique. Le *Hillerod* fut prêt à partir le 20 octobre 1915 et appareilla le lendemain. Précisément à cette date des messages importants et probants passèrent. L'un d'eux (no 10) qui a été intercepté le 21 octobre, envoyé par Kuhn, Loeb et Cie (sous le nom de Albert Egberts) à Warburg de Hambourg, était comme suit :

« Nous référant à votre lettre 6 juillet, représentant parti, vapeur prêt à partir mais nous avons refusé de payer les polices ne concernant pas le risque indiqué en dernier lieu dans votre lettre, semblable assurance ne peut être obtenue ici. Chargeur insiste pour prompt payement sur confirmation à cet effet donnée par nous comme autorisés par vous, prière donner instructions immédiatement. »

La lettre du 6 juillet n'a pas été produite, mais peut-il y avoir aucun doute que le « représentant » visé était Hansen et que le vapeur était le *Hillerod ?*

Le message suivant (no 11) de Kuhn, Loeb et Cie (sous le nom de Albert Lamsvelt) à Warburg et Cie, de Hambourg, disait :

« Référence à votre lettre 6 juillet, avons payé 118.000 dollars pour marchandises, 9.000 pour assurance. »

On se réfère à la même lettre du 6 juillet. Je ne puis dire si le payement a été effectué suivant instructions reçues depuis le premier message ou d'après une « confirmation » antérieure.

Le prix de facture des marchandises (huile), comme il a déjà été dit, se rapprochait de 118.000 dollars (117.784); et les primes d'assurance se montaient à 9.562 dollars. Le total était 127.346 dollars, tandis que les chiffres ronds donnés dans le message par télégraphie sans fil étaient de 127.000 dollars. Je ne doute pas que le payement visé était relatif à la cargaison du *Hillerod* et à son assureur.

Les messages nos 12 et 13 ont été échangés entre Warburg et Cie (sous le nom de Rangow Haigthon) et Kuhn, Loeb et Cie (sous le nom de Elshove) et montrent que le vapeur a levé l'ancre le 20 octobre. Comme il a été dit, il avait appareillé le 20 octobre et il partit effectivement le 21 octobre. Il me semble qu'il est logique d'en déduire qu'il s'agissait bien du *Hillerod*.

Il me suffira de rappeler l'affidavit de M. Wm. Fuller Smith (du War Trade Intelligence Department) qui montre d'une part la grande pénurie d'huile de cette qualité en Allemagne en 1915, atteignant presque un degré de « famine » et, d'autre part, l'existence de grands approvisionnements (dépassant considérablement ceux d'avant guerre) de cette marchandise, en Norvège et en Suède.

Il est nécessaire maintenant de se référer à deux lettres, en date des 15 et 16 septembre 1915, préliminaires au départ du navire. L'une est adressée par Flint, Goering et Cie, de Philadelphie (agents expéditeurs de Brix-Hansen et Cie) au capitaine du *Hillerod* et l'autre par Brix-Hansen et Cie à ce capitaine, sous couvert de Flint, Goering et Cie. Ce sont les suivantes :

« Philadelphie, 15 septembre 1915.

« Cher Monsieur, nous avons l'honneur de vous informer que nous avons reçu une lettre de vos armateurs MM. Brix-Hansen et Cie, nous donnant comme instructions de veiller au chargement de votre navire en y embarquant une cargaison d'huile en barils pour Dronthein et Gothenbourg. Nous serons heureux de recevoir votre visite à votre convenance.

« Nous nous sommes mis d'accord avec l'Independent Pier Co au sujet du remorquage de votre vapeur dans le port et leur représentant est chargé de vous remettre la présente.

« En attendant le plaisir de vous rencontrer, nous sommes vos biens dévoués.

« Flint Goering Co Ltd.

(Signé) O. GOERING, secrétaire.

Capitaine du vapeur danois *Hillerod*, Philadelphie. »

« Brix-Hansen et Cie. Copenhague, 16 septembre 1915.

« Cher Monsieur, dans l'espoir qu'au reçu de cette lettre vous serez bien arrivé, nous vous remettons ci-joint copie de la charte-partie par laquelle vous remarquerez que le vapeur *Hillerod* doit revenir d'Amérique avec un chargement d'huile, de Philadelphie pour Trondhjem et Gothenbourg, et à ce sujet nous vous prions de prendre connaissance des termes de la charte-partie.

« Comme l'expérience a démontré en ce qui concerne les navires d'huile que ceux-ci sont fréquemment arrêtés et détenus en Angleterre pendant un temps considérable, nous vous prions de faire tout votre possible pour ramener le navire en évitant qu'il soit arrêté et qu'il ne soit conduit dans un port par les Anglais; ceci peut être obtenu en prenant la route du nord, car, naturellement, vous devez débarquer à Trondhjem ou d'une autre façon. Comme vous le verrez par le certificat ci-joint, nous nous sommes garantis par tous les moyens contre un arrêt possible, et si, en conséquence, vous réussissez, dans le cas où le navire serait malgré tout conduit à Kirkwall, à limiter son inspection à pas plus de deux jours, nous vous promettons par la présente une gratification supplémentaire de 1.000 couronnes qui vous sera également due si le navire n'est pas amené au port

« Nous vous prions maintenant de faire tout votre possible pour terminer rapidement à Philadelphie et, en vous souhaitant un bon voyage de retour,

« Vos, etc...

(*Signé*) Brix-Hansen et Cie,

Capitaine J. Ankersen, vapeur *Hillerod*,

aux soins de MM. Flint Goering et Co Ld, Philadelphie. »

Cette lettre est significative.

Westerberg n'était pas en rapports avec Trondhjem ni avec personne sur cette place. La quantité qui lui était consignée dans ce port était très faible et n'atteignait que 7 0/0 environ de la cargaison totale. Le connaissement pour cette quantité a-t-il été établi d'après les instructions de « l'agent » Hansen afin de donner au navire un prétexte plausible de faire route vers le nord sur Trondhjem, d'où il longerait la côte dans les eaux territoriales jusqu'à Gothenbourg ?

Dans l'argumentation sur la question de responsabilité des armateurs il a été déclaré que l'agent Hansen qui était allé en Amérique pour y acheter de l'huile, n'était pas en rapports avec Brix-Hansen et Cie. En l'absence d'explications, j'exprime l'opinion qu'il l'était et que la transaction entière formait un tout dans lequel affréteurs et armateurs étaient associés.

En parcourant les documents depuis lors j'ai trouvé ce qui me semble être la confirmation de cette opinion.

La lettre du 15 septembre dont il vient d'être fait état, dit que Flint Goering et Cie ont reçu des instructions des armateurs, Brix-Hansen et Cie. pour s'occuper du chargement du navire en embarquant la cargaison d'huile. Mettez en regard ce que H. C. Hansen dit dans sa lettre du 29 juillet 1915 à la Pure Oil Company.

« Par la présente, j'accepte votre offre pour compte de M. J. Westerberg. *Nous* désignons le vapeur *Hillerod* devant arriver à Philadelphie vers le 15 septembre. Le navire sera confié à *nos agents*, MM. Flint, Goering de votre ville. »

A mon avis Hansen agissait pour Brix-Hansen et Cie aussi bien que pour Westerberg. Pour ces motifs, je suis nettement d'avis, comme je l'ai dit au cours des débats, que la cargaison n'appartenait pas à Westerberg mais qu'elle avait été achetée par des Allemands et qu'elle était destinée à l'Allemagne.

Etant contrebande absolue, elle était en conséquence, de bonne prise.

Le chargement entier étant contrebande confiscable, le navire était également sujet à condamnation d'après les principes et les règles rappelés dans mon jugement sur l'affaire du vapeur *Hakan* (1).

Mais de plus, mon avis est que Brix-Hansen et Cie étaient directement intéressés et associés avec Westerberg dans la tentative de transporter de la contrebande absolue chez l'ennemi et pour cet autre motif le navire était confiscable et la caution devait être retenue. Il en résulte que la réclamation des 1.947 l. st. tombe d'elle-même.

---

(1) Voy. *suprà*, t. II, p. 183 et s.

Cette affaire ne concerne pas seulement des neutres — des danois et un agent consulaire américain — surpris dans le transport de contrebande absolue chez l'ennemi, ce qu'ils étaient en droit de faire en courant le risque de capture, mais elle revêt le caractère d'une tentative de tromperie vis-à-vis de la Cour.

Le deux catégories de plaignants devront en conséquence payer les frais du procès.

J'ai rendu cette sentence le dernier jour du délai consenti, ayant voulu en donner tous les motifs. Ces motifs sont maintenant connus, de sorte qu'ils pourront être invoqués si les réclamants désirent en appeler devant un autre tribunal.

Du 22 août 1916. — Haute Cour de Justice. Division d'Amirauté (en matière de prises). — Sir Samuel Evans, président. — Avocats : l'Attorney General, Sir Frederick E. Smith et D. Stephens pour le Procureur Général ; Hewitt, Woollacott et Chown, Thomas Cooper et Cie, pour les réclamants.

131

Haute Cour de Justice
Division d'Amirauté (en matière de prises), 22 août 1916

PARTS DE PRISES, DESTRUCTION D'UN NAVIRE DE GUERRE ENNEMI, EQUIPAGE.

Pour le calcul des parts de prises à raison de la destruction d'un navire de guerre ennemi on doit compter même les membres de l'équipage de ce navire qui sans être effectivement à bord ne l'ont pas quitté entièrement et accomplissent un service connexe à la mission dont il était chargé.

(Navire de guerre australien *Sydney*)

Sir Samuel Evans, président :

Je déclare que les officiers et l'équipage du navire australien de S. M. *Sydney* (commandant Glossop) étaient présents à la destruction de l'*Emden*, croiseur cuirassé appartenant au moment de sa destruction à l'Empire Allemand, et j'ai à déterminer la prime de prise qui doit être allouée à raison de 5 livres par tête d'après le nombre des personnes qui doit être compris dans le calcul.

L'effectif au grand complet de l'équipage de l'*Emden* était de 397 hommes. Cinquante-deux d'entre eux avaient débarqué pour détruire l'appareillage télégraphique sur terre, et à ce titre ils participaient à la mission que l'*Emden* était chargé de remplir. Le but de leur envoi à terre était de rendre impossible ou pour le moins difficile l'envoi depuis la terre de

toutes communications aux croiseurs britanniques qui pourraient autrement couper la route à l'*Emden*, comme le fit le *Sydney*.

En ce qui concerne les seize hommes, ils faisaient partie de l'équipage de l'*Emden* mais avaient été placés sur le vaisseau britannique que l'*Emden* avait capturé et qu'il employait de force comme navire auxiliaire.

Si je déduis les cinquante-deux membres de l'équipage qui étaient à terre dans le but que j'ai indiqué et les seize membres de l'équipage de l'*Emden* placés sur le navire chargé de l'assister de force, le nombre de personnes « à bord » de l'*Emden* qui déterminera le montant de la prime de prise sera donc de 329 et le montant du paiement à effectuer au titre de la prime de prise sera de 1.645 livres. Si, d'autre part, je prends l'équipage à son effectif complet, soit 397 hommes, en y comprenant les cinquante-deux et les seize déjà cités, la prime de prise s'élèvera à 1.985 livres.

A mon sens ce serait interpréter trop étroitement les termes de l'Act du Parlement et de l'Ordre en Conseil que de déclarer que les personnes doivent être effectivement à bord. Si elles font effectivement partie de l'équipage et sont en service d'une façon ou d'une autre sur le vaisseau sans l'avoir quitté entièrement et si, en tant que membres de l'équipage, elles sont occupées à un travail connexe au service auquel est employé le vaisseau ennemi, j'ai droit de les traiter comme se trouvant « à bord » dans le sens de l'Act du Parlement et de l'Ordre en Conseil.

Aussi je suis heureux de déclarer que les demandeurs ont droit à la prime de prise au taux de 5 livres par tête calculée sur le chiffre le plus haut, soit 397, ce qui fait que le montant de la prime de prise sera de 1.985 livres.

Du 22 août 1916. — Haute Cour de Justice. Division d'Amirauté (en matière de prises). — Sir Samuel Evans, président. — Avocats : le Solicitor du Trésor, Botterell et Roche.

132

Haute Cour de Justice
Division d'Amirauté (en matière de prises), 23 août 1916

SOCIÉTÉ ENREGISTRÉE EN ANGLETERRE, DIRECTEURS ET ACTIONNAIRES ENNEMIS OU DOMICILIÉS EN PAYS ENNEMI, SOCIÉTÉ ENNEMIE, MARCHANDISES, CARACTÈRE ENNEMI, CONFISCATION.

Une société enregistrée à Londres, mais donc les directeurs et actionnaires sont tous étrangers et sujets ennemis ou domiciliés en pays ennemi doit être considérée comme société ennemie et les marchandises lui appartenant constituent de la propriété ennemie sujette à confiscation.

(Navire anglais *Michigan* [cargaison])

Sir Samuel Evans, président :

Il s'agit de quincaillerie, consistant en machines électriques ou pièces détachées, qui a été saisie dans ce pays à son retour du Canada où sa réception avait été refusée par ceux à qui elle était expédiée. La base de cette réclamation est que les marchandises appartenaient à l'époque de la saisie à l'Isaria Lim., société précédemment enregistrée à Londres mais dont les actionnaires étaient tous étrangers. Il n'y avait pas un seul actionnaire britannique dans la société.

Dans l'affaire du *Poona* (1) j'ai décrit exactement la composition de la société. Je n'ai pas besoin de répéter ce que j'ai dit là. La société n'a pas présenté de réclamation touchant les marchandises dans cette procédure bien qu'elle ait envoyé au Procureur Général une lettre alléguant qu'elle en était propriétaire et que, comme société enregistrée en ce pays, elle avait droit à la restitution des marchandises comme ce fut fait dans l'affaire du *Poona*. J'ai suivi le jugement de la Cour d'Appel dans l'affaire *Continental Tyre and Rubber Company (Great Britain) Lim.* c. *Daimler Co* et j'ai dit que si la sentence de la Cour d'Appel n'est pas correcte il appartient à la Chambre des Lords de le déclarer. Il a été déclaré par la Chambre des Lords que cette sentence n'était pas correcte et, conformément à cette décision et à ma propre inclination déjà exprimée dans l'affaire du *Poona*, je prononce que cette société, pour tout ce qui concerne cette affaire, doit être regardée comme une société ennemie bien que faisant ses affaires ici et que les marchandises doivent être confisquées comme propriété ennemie.

Du 23 août 1916. — Haute Cour de Justice. Division d'Amirauté (en matière de prises). — Sir Samuel Evans, président. — Avocat : le Solicitor du Trésor pour le Procureur Général.

133

Haute Cour de Justice
Division d'Amirauté (en matière de prises), 23 août 1916

PAPIERS DE BORD, CONSIGNATAIRE, CONTREBANDE CONDITIONNELLE, DESTINATION, PREUVE, ORDRE EN CONSEIL DU 29 OCTOBRE 1914, CONFISCATION ; CONTREBANDE CONDITIONNELLE, CONSIGNATAIRE, AGENT DE L'ENNEMI.

Lorsque des papiers de bord indiquent comme consignataires des personnes qui déclarent ne l'être pas réellement, on ne peut plus dire que les papiers de bord indiquent les consignataires et la charge de prouver la destination inno-

---

(1) Voy. *suprà*, t. I, p. 240.

cente des marchandises qui constituent de la contrebande conditionnelle incombe au propriétaire de ces marchandises d'après l'Ordre en Conseil du 29 octobre 1914;

Et faute par eux de fournir cette preuve, les marchandises sont confiscables.

Jugé en fait que les consignataires désignés des marchandises de contrebande conditionnelle étaient des agents du Gouvernement allemand, ce qui suffit à rendre ces marchandises confiscables.

(Navire norvégien *Tysla* [cargaison])

Ce lot de nourriture pour animaux, se montant à 260 tonnes, était chargé à bord d'un navire norvégien, le *Tysla*. A toute époque les aliments pour animaux ont été contrebande conditionnelle. Cette cargaison a été saisie le 8 juin de l'année dernière — il y a plus d'un an — et l'assignation a été lancée peu après, le 24 juin 1915. D'après les papiers du bord, il apparaîtrait que les marchandises étaient consignées, je ne dirai pas à, mais au nom de Beckmann et Joergensen. Après enquête, ceux-ci, bien que désignés comme consignataires, ont déclaré ne pas être, à proprement parler, les consignataires réels de la cargaison. Ils ont non seulement adopté cette attitude dans leur déclaration, mais ils agissent en conformité, car ils ne font aucune réclamation ici comme consignataires neutres de cette consignation. Les consignateurs d'origine ont été convoqués dans cette procédure et ils ne se sont pas présentés pour déclarer que Beckmann et Joergensen étaient les véritables consignataires des marchandises. En conséquence, je pense que la thèse du conseil, à savoir que les papiers du bord ne montrent pas quel est le consignataire des marchandises, est exacte. Les documents désignent les consignataires par le nom de cette maison, mais quand le fait est que cette maison n'est pas consignataire, on ne peut pas dire, à mon avis, que les papiers du bord indiquent quels sont les consignataires. La Cour est laissée dans l'obscurité sur cette question du véritable consignataire. Il en résulte que, conformément à l'Ordre en Conseil du 29 octobre 1914, la charge de prouver une destination innocente des marchandises incombe aux propriétaires ou prétendus propriétaires des marchandises.

Personne ne s'est présenté pour tenter de se libérer de cette charge et, en conséquence, je suis fondé à dire que la présomption que je dois tirer de l'Ordre en Conseil du 29 octobre est que la destination des marchandises n'était pas innocente. Si la destination n'est pas innocente et si les marchandises sont de la contrebande conditionnelle, elles sont sujettes à confiscation. Ce serait suffisant pour décider en cette affaire. Mais la question se présente sous un autre aspect et d'après lequel les marchandises seraient sujettes à condamnation. Elles ont été nominalement adressées à des gens qui sont, d'après les preuves qui m'ont été présentées, des agents du Gouvernement allemand, agissant comme intermédiaires pour faire passer ces marchandises en Allemagne. Tout le monde sait que les Allemands auraient été très heureux de recevoir des marchandises de cette sorte pour la nourriture de leurs chevaux — ce qui concerne directement les opérations

de guerre. D'après les preuves qui sont devant moi il ne serait pas très présomptueux de ma part de dire que ces marchandises devaient passer par l'entremise de ces agents sur le territoire allemand pour l'usage des forces allemandes. Pour ce motif aussi, les marchandises, étant contrebande conditionnelle, sont confiscables. Je prononce leur condamnation comme prise, j'ordonne que le produit de la vente, soit la somme de 1.459 l. st., sera payé à la Cour, qui le considérera comme prise.

Du 23 août 1916. — Haute Cour de Justice. Division d'Amirauté (en matière de prises). — Sir Samuel Evans, président. — Avocats : Le Solicitor du Trésor pour le Procureur Général.

134

Cour des Prises de la Colombie Britannique (siégeant à Victoria), 12 septembre 1916.

COUR DES PRISES, PROCÉDURE, COURONNE, MOTIFS ALLÉGUÉS DE CONFISCATION.

Jugé, à raison des circonstances de la cause, que la Couronne doit fournir des précisions sur les motifs allégués par elle en vue de la confiscation comme prise du navire et de la cargaison.

(Navire *Oregon*)

Le trois-mâts *Oregon*, chargé de 245 tonnes de marchandises diverses (sucre, café, cigares, cuirs, etc.), fut saisi par le *Rainbow*, le 23 avril 1916, dans le golfe de Californie et conduit à Esquimalt (Colombie Britannique); la cargaison appartenait à de nombreuses personnes. L'assignation ne fut lancée que le 27 juillet. Au nom de différents réclamants il est invoqué que ceux-ci ne connaissent pas les motifs de la saisie; ils demandent qu'il soit enjoint à la Couronne de les énoncer : ils font valoir qu'ils ne peuven faire venir des témoins de très loin (du Mexique) et à grands frais pour répondre à des prétentions qu'ils ignorent.

Martin, juge :

Selon mon point de vue que je vais exposer il me sera inutile de trancher l'importante question de savoir si, oui ou non, la Couronne peut être requise de présenter une requête par application de l'Ordre VII, règle 1. Dans l'affaire du *Sandefjord*, décision non publiée rendue par M. le Juge Drysdale de la Cour des Prises de la Nouvelle Ecosse, celui-ci (d'après ce qu'on a déclaré être une copie de son jugement) rendit « la décision » suivante « sur la façon convenable d'engager un tel procès » conformément à ladite ordonnance :

« Voici, à mon sens, ce que manifestement signifient les Règles :

Lorsqu'une partie agit en justice et introduit une demande, le demandeur, s'il veut voir s'ouvrir les débats, doit commencer par présenter sa requête à laquelle la Couronne réplique; puis, après la requête et la réplique, l'affaire est mise en jugement sans qu'il soit besoin d'une nouvelle ordonnance. On peut inviter la partie qui intente le procès à présenter une requête et on pourrait agir ainsi dans un cas ordinaire; mais quand les parties se présentent et introduisent une demande, j'estime que les Règles envisagent une requête ou exposé des griefs des dites parties sous forme de plaidoiries auxquelles la Couronne riposte par ce que les Règles appellent en termes techniques une réplique. Telle sera ma décision dans la présente affaire et lorsque la ou les demandes nous aurons été régulièrement présentées, nous rendrons une ordonnance autorisant l'ouverture des débats. »

Je n'ai pas sous les yeux la date exacte à laquelle fut rendue cette décision, mais il y est dit que l'assignation à l'occasion de laquelle elle fut rendue, fut lancée le 12 janvier 1915. Depuis cette époque cependant, nous pouvons également utiliser la sentence du Président de la Cour des Prises britannique, rendue le 8 mars 1915, dans l'affaire de l'*Antares*(1); dans cette sentence le savant Juge rejetait une demande de procédure par plaidoiries et de présentation des détails de la prétention de la Couronne et il déclarait: « Je ne suis pas partisan, sauf dans des cas tout à fait spéciaux — il peut y en avoir — d'introduire des plaidoiries, des sommations en vue de détails, etc., dans les procédures de cette Cour des Prises ». Mais il ne suggère point que, lorsqu'un de ces cas spéciaux se présente, la Couronne, qui est sans aucun doute visée par l'expression « partie engageant une instance » dans l'Ordre VII, règle 1 (étant donné qu'elle a engagé cette affaire en lançant une assignation par application de l'Ordre II, règle 1), ne puisse être contrainte de présenter une requête ou de fournir des détails par application de l'Ordre VIII, selon le cas. Et l'on devrait noter en outre que le précédent du *Bellas*, tranché le 15 décembre 1914 (Mayer's Adm. Law (Canada), p. 522, 524), dans lequel le savant Président de cette Cour, à Ottawa, rendit une ordonnance enjoignant à la Couronne de présenter une requête, ne fut pas cité au savant Juge qui trancha l'affaire du *Sandefjord*; et bien que cette ordonnance n'ait pas donné lieu à contestation, néanmoins on ne fit aucune objection à son exactitude.

Mais, comme je l'ai donné à entendre tout à l'heure, je ne suis pas appelé à exprimer une opinion sur ce point; aussi je le réserverai pour plus tard, si jamais l'occasion se présente, car j'estime que le cas qui nous occupe est en tout état de cause un cas très spécial dans lequel la Couronne devrait pour le moins donner des détails à l'appui de sa demande sèchement exprimée dans l'assignation tendant « à leur condamnation » (c'est-à-dire celle du navire et de la cargaison) « comme bonne et légitime prise saisie et capturée par notre navire de guerre *Rainbow* ».

L'Ordre VIII ne restreint pas au seul cas où il y a des débats l'obligation

(1) Voy. *suprà*, t. I, p. 188.

de fournir des détails, et la Formule n° 14 parle des matières « alléguées dans... la plaidoirie ou dans tout autre document où sont contenues les allégations. » Je suis d'autant plus disposé à donner cet ordre que je remarque que dans l'affaire du *Zamora* (1) l'assignation exposait brièvement mais avec une précision suffisante les différents motifs de condamnation; il en était de même dans celle de l'*Antares* (2); ce sont là des faits qu'il faut avoir présents à l'esprit en appliquant ici les remarques citées plus haut du savant Juge. Dans les conditions où, en l'espèce, est rédigée l'assignation, j'estime qu'en raison de toutes les circonstances de la cause, eu égard en particulier à la grande diversité des genres de revendications, à la diversité des demandeurs domiciliés eux-mêmes dans des localités diverses, à l'éloignement et à la difficulté des communications dans la situation actuelle et malheureuse de troubles au Mexique, à l'absence et à la dispersion de certains témoins, il y aurait lieu à des frais et à des retards si grands qu'ils en deviendraient presque insupportables si tous ces divers demandeurs étaient obligés de se présenter à la Cour, chacun d'eux s'attendant nécessairement à se voir opposer toutes les raisons possibles et chacun ignorant pourtant complètement les motifs invoqués pour justifier la condamnation.

C'est pourquoi j'ordonne que des détails soient fournis et cela pour le 2 octobre prochain au plus tard. Les dépens suivront le sort de ceux de l'instance principale.

Du 12 septembre 1916. — Cour des Prises de la Colombie Britannique (siégeant à Victoria). — Martin, juge. — Avocats : Luxton pour la Couronne ; Bullock-Webster et Crease pour les réclamants.

135

Cour des Prises de S. M. Britannique en Egypte (siégeant à Alexandrie), 30 septembre 1916

Convention VI de La Haye de 1907, Allèges, Navires de commerce ; Convention XI de La Haye de 1907, Allèges, Remorqueurs. Bateaux affectés a des services de petite navigation locale, Séquestre ; Prix de location, Fret, Cour des Prises.

Des allèges employées au chargement du charbon ou au chargement et déchargement des marchandises sont des navires de commerce au sens de la Convention VI de La Haye de 1907.

---

(1) Voy. *suprà*, t. I, p. 285.
(2) Voy. *suprà*, t. I, p. 188.

Les allèges et remorqueurs employés à Port-Saïd et appartenant à une compagnie allemande se livrant à la fourniture de charbon aux navires ne rentrent pas dans la catégorie des bateaux affectés à des services de petite navigation locale que vise l'article 3 de la Convention XI de La Haye de 1907 ;

En conséquence, une décision de séquestre jusqu'à la fin de la guerre peut être prise vis-à-vis de ces bâtiments.

Les sommes dues pour la location de ces allèges avant leur saisie ne sont pas assimilables au fret et il n'appartient pas à la Cour des Prises d'en prononcer le séquestre.

(Allèges et remorqueurs du Deutsches Kohlen-Depôt)

Aux faits exposés dans la sentence il convient d'ajouter que jusqu'en août 1915 aucune restriction ne fut mise à l'activité des entreprises ennemies en Egypte ; à cette époque, le Général commandant les troupes britanniques en Egypte subordonna cette activité à l'octroi d'une licence que le Deutsches Kohlen-Depôt obtint. La Cour des Prises ne fut saisie que le 8 août 1916, postérieurement à l'institution d'un liquidateur et sans qu'il y ait eu saisie des allèges.

Grain, Juge :

Le Deutsches Kohlen-Depôt, de Port-Saïd, est une compagnie allemande dont le siège social est à Hambourg et qui s'occupe de ravitailler en charbon les navires passant par Port-Saïd. Elle avait aussi conclu un contrat avec la British Coaling C° pour la fourniture à cette compagnie d'allèges et de remorqueurs pour lui permettre de ravitailler les navires en charbon.

Après qu'eut éclaté la guerre, la compagnie, semble-t-il, put continuer pendant quelque temps ses opérations sans être inquiétée, et dans les documents présentés à l'appui de la demande on déclare que jusqu'en octobre 1914 elle était encore chargée d'approvisionner en charbon des vapeurs neutres ou, comme on dit en terme de métier, de « remplir les soutes. »

Vers la fin de 1914, les autorités navales et militaires commencèrent à réquisitionner certaines allèges et certains remorqueurs et ont continué à le faire jusqu'à maintenant. La compagnie allemande a aussi fourni à la British Coaling C° des allèges et des remorqueurs en vertu d'un contrat conclu le 4 avril 1913.

Peu après l'ouverture de la guerre, un sujet neutre fut nommé gérant à Port-Saïd à la place du sujet allemand qui remplissait auparavant ces fonctions.

Bien que dans les documents justificatifs de la demande on déclare que les biens du dépôt allemand furent réquisitionnés par les autorités navales et militaires, il semble qu'il s'agisse en l'espèce d'une location plutôt que d'une réquisition, car on n'a pas pu trouver trace de réquisition régulière ; le 8 novembre 1914, le gérant du dépôt adressait au major Elgood, du Ministère de la Guerre, une lettre indiquant les prix de location de l'outillage et, le 14 novembre 1914, le dépôt adressa aux autorités militaires une nouvelle lettre relative aux prix.

Le 30 octobre 1915, l'officier chargé des licences accorda au dépôt un permis de continuer le commerce à l'effet d'exécuter le contrat conclu avec la British Coaling C° et « pour liquider les affaires en suspens et en particulier les droits qu'avaient les bénéficiaires de la licence à l'encontre des compagnies de navigation dont ils étaient avant la guerre les agents en Egypte. » Mais il ne semble pas que, dès le début de la guerre, les autorités militaires et navales, pas plus que la British Coaling C°, aient versé aucune somme pour la location de l'appareillage et du matériel flottant. En conséquence, ces trois parties doivent actuellement des sommes considérables au Deutsches Kohlen-Depôt.

Le 29 avril 1916, M. Lloyd Jones fut nommé liquidateur du dépôt. Le 8 août 1916, une ordonnance fut rendue à l'encontre des « navires et du matériel flottant » du Deutsches Kohlen-Depôt.

Le Procureur demande maintenant que la Cour le condamne comme prise et rende une ordonnance pour la confiscation des navires et du matériel flottant, savoir : quatre remorqueurs à vapeur, sept bateaux à moteur et soixante-quatorze allèges de bois et d'acier appartenant au Deutsches Kohlen-Depôt, ou, à défaut, au cas où la Cour aboutirait à la conclusion que les navires sont protégés par la Convention VI de La Haye, qu'elle rende une ordonnance prescrivant le séquestre de ce matériel jusqu'à la fin de la guerre. Il demande en outre que les sommes dues par les autorités navales et militaires et par la British Coaling C° soient versées à la Cour des Prises.

Relativement aux allèges, le Procureur soutient que ce ne sont pas des navires et que, dans ces conditions, les Conventions VI et XI de La Haye ne leur sont pas applicables ; il cite le préambule de la Convention VI portant : « Désireux de garantir la sécurité du commerce international » et suggère qu'il domine les divers articles qui suivent, que les allèges ne sont pas des navires marchands occupés au « commerce international » dans le sens que la Convention attribue à cette expression. Il suggère que les navires doivent être tels qu'ils puissent faire des traversées et naviguer de port en port et fait valoir qu'il serait ridicule d'accorder aux allèges des « délais de faveur » et un laissez-passer, car elles ne pourraient sortir du port. Il prétend que ces allèges sont des marchandises ennemies dans le port et peuvent en conséquence être confisquées conformément aux sentences rendues dans l'affaire du *Roumanian* (1) et dans celle de l'*Achaia* (2).

En ce qui concerne les sommes dues depuis octobre 1914 jusqu'à ce jour, le Procureur soutient que le capteur et la Couronne ont tous les droits qu'avait la personne dont les biens ont été capturés et que les sommes dues aux propriétaires primitifs sont maintenant dues à la Couronne. Il affirme que ces sommes dues pour la location sont de la même catégorie que le fret, que c'est de l'argent dû au navire et aux propriétaires du navire.

(1) Voy. *suprà*, t. I, p. 69 et 411.
(2) Voy. *suprà*, t. I, p. 306.

M. Booth, représentant en l'affaire le Government War Trade Department, et M. Perrot, représentant des liquidateurs du Deutsches Kohlen-Depôt nommé par le Général Commandant en Egypte, s'opposent aux prétentions du Procureur et soutiennent que ces allèges sont des navires servant au commerce, qu'elles tombent sous le coup de la Convention XI de La Haye, article 3, qu'elles sont des bateaux « affectés à des services de petite navigation locale » et sont, comme telles, exemptes de capture; que, sans aucun doute, la Convention VI de La Haye leur est applicable et qu'on doit leur donner des délais de faveur et un laissez-passer, faute de quoi on peut seulement rendre une ordonnance prescrivant leur séquestre. Sur la question de confiscation par la Couronne des sommes dues pour leur location, ils soutiennent que ces sommes n'ont rien de commun avec le fret, car le fret ne devient payable à la Couronne que lorsque la Couronne exécute le contrat; c'est de l'argent qui ne devient exigible qu'après que le navire est aux mains de la Couronne et c'est l'effet d'un pur hasard qu'il n'ait pas été payé auparavant; ils font valoir en outre que la présente Cour est incompétente relativement à ces sommes, car toute la transaction était achevée et l'argent payable avant que les allèges aient été capturées comme prises. Ils demandent que l'argent soit remis au liquidateur et qu'une ordonnance soit rendue prescrivant le dessaisissement des allèges au profit du liquidateur ou, à défaut, une ordonnance prescrivant qu'elles seront seulement détenues.

La première question à trancher est de savoir dans quelle catégorie il faut ranger ces allèges. Est-ce que ce sont des navires? Dans l'affirmative, est-ce que ce sont des navires protégés par la Convention VI de La Haye?

La définition du navire dans le Merchant Shipping Act, 1894, s. 742, est la suivante : « On entend par « navire » tout genre de vaisseau utilisé pour la navigation qui n'est pas actionné par des rames. »

Je ne sais si ces allèges vont ou ne vont pas sur mer, mais elles ressemblent aux allèges qui servent au chargement ou au déchargement des navires dans des ports ouverts où parfois elles doivent s'avancer considérablement en mer; et ces allèges particulières circulent constamment autour du port de Port-Saïd.

Dans l'affaire *Mayor of Southport* c. *Morriss* ([1893] 1. Q. B. 359) Lord Chief Justice Coleridge décida qu'un petit vapeur à passagers circulant sur un lac artificiel, « n'était pas, considérant l'étendue d'eau sur laquelle il était utilisé », un vaisseau servant à la navigation; mais un lac artificiel à l'intérieur des terres est une chose bien différente d'un grand port comme Port-Saïd.

Dans l'affaire *Ferguson, Ex parte* [1871] (L. R. 6 Q. B. 280) un *coble* [petit bateau pour la pêche du hareng] de vingt-quatre pieds de long, de sept pieds de large, dont le grand mât et le mât de beaupré pouvaient être débarqués et qui pouvait être manœuvré avec des rames, équipé de rames, employé pour la pêche du hareng, se rendant jusqu'à vingt milles en pleine mer quand la mer n'était pas trop mauvaise, fut jugé être un navire, et Lord Blackburn, dans le jugement, déclarait : « quand un vais-

seau va en mer, qu'il soit ponté ou non ponté, qu'il aille en mer pour pêcher ou pour une autre raison, c'est toujours un navire. »

Quelle est donc la signification du mot « navire »? La voici : tout vaisseau qui effectivement circule sur la mer est un navire.

Ces allèges ne circulent certainement pas sur mer par des moyens qui leur soient propres, mais des allèges de genre et de construction identique sont remorquées en mer, une fois chargées de marchandises, par des remorqueurs pour ravitailler des navires occupés au commerce international.

Dans l'affaire *Gapp.* c. *Bond* [1887] (19 Q. B. D. 200), un chaland actionné par des rames, qui circulait sur la Tamise en transportant des marchandises, denrées et autres articles, fut considéré comme un vaisseau auquel étaient applicables les lois sur les saisies-revendications de 1878 et de 1882. Le juge Fry déclare : « Ce n'est évidemment pas un navire, mais à mon avis c'est un vaisseau. » Le juge Fry, en déclarant que ce n'était pas un « navire » avait probablement présente à l'esprit la définition du Merchant Schipping Act, savoir : « non actionné par des rames ».

Dans l'ouvrage d'Abbot, *Law of Merchant Ships and seamen* (14e éd) le sens du terme « navire » fait l'objet de la discussion suivante :

« Le terme « navire » n'est pas employé dans la loi ou dans les décisions relatives au commerce maritime dans un sens technique, mais s'applique à tout genre de vaisseau utilisé dans la navigation ou pour les besoins du commerce maritime, pour autant que ses moyens de propulsion ne consistent pas uniquement dans des rames. Le vrai criterium semble être que le vaisseau qui est actionné par d'autres moyens que les rames est utilisé pour le transport des choses ou des personnes d'un lieu à un autre et c'est chose indifférente que ce vaisseau aille ou n'aille pas sur mer. Ce peut être un navire même s'il est utilisé uniquement dans les eaux intérieures. »

A la Cour de S. M. à Zanzibar (en matière de prises) [1915], dans l'affaire de l'allège *Simba*, le juge Murison déclarait : « Il y a une autre question qui n'a pas été discutée devant moi, mais dont il faut, je crois, m'occuper. Il peut y avoir un certain doute sur le point de savoir si une allège est un navire dans le sens de ce terme dans le droit des prises et d'Amirauté. Le terme « navire » est défini dans le Naval Prize Act, 1864, comme comprenant un vaisseau ou bateau. Une allège est, en tout cas, un « vaisseau ». Je prétends qu'en tout état de cause cette allège est un vaisseau ennemi susceptible de détention »; et il décida que la Convention VI de La Haye était applicable.

Dans le Territorial Waters Juridiction Act, 1878 (41 et 42 Vict. c. 73), s. 7, il y a aussi une définition du navire qui est la suivante, « un « navire » comprend toute espèce de navire, bateau, ou autre appareil flottant (floating craft) » et « appareil flottant » (floating craft) est l'expression employée par le Procureur dans sa requête pour la confiscation de ces embarcations.

Dans l'affaire du *Mac* (7 P. D. 126) la Cour d'Appel approfondit quelque peu ce qu'il faut entendre par « navire ».

Le *Mac* était une allège, appelée en langage technique une « marie-

salope », était utilisé pour le dragage, ne pouvait aller en mer et était actionné par remorquage.

Lord Chief Justice Coleridge déclara : « J'estime qu'il est hors du sujet d'examiner si la marie-salope était utilisée pour la navigation dans le sens de la loi sur la navigation maritime de 1854, s. 2, parce que cette loi indique que le terme « navire » doit « comprendre tout genre de vaisseau utilisé dans la navigation et non actionné par des rames ». Cela n'exclut pas les autres significations du mot... Elle rentre dans la définition indiquée dans le *Todd's Johnson's Dictionary*. »

Le juge Cotton déclare : « Un « navire » est un terme applicable aux constructions artificielles flottant sur l'eau... Je pense que la signification exacte est « quelque chose qui est creux à l'intérieur. »

Bien que tous ces cas et que toutes ces définitions concernent divers Acts du Parlement, et qu'aucun, à part l'affaire de *Zanzibar*, ne concerne directement des affaires de la compétence de la présente Cour des Prises, cela donne pourtant une idée générale de la signification du terme « navire » admise par divers tribunaux ; et mon opinion m'oblige à décider qu'une allège rentre dans la définition généralement admise du navire.

La question qu'il faut examiner ensuite est la suivante : Les allèges sont-elles des navires « marchands » ? Elles servent certainement au commerce maritime. Celles qui font l'objet du litige présentement soumis à la Cour sont surtout utilisées pour le charbon ; mais des allèges sont aussi utilisées pour le chargement et le déchargement des marchandises et je crois bien que certaines d'entre elles furent utilisées à cet effet. De plus, comme elles ravitaillaient en charbon les divers navires marchands qui passaient par Port-Saïd, elles s'occupaient directement de rendre possible le commerce maritime. C'est pourquoi je déclare que ce sont des navires marchands dans le sens de la Convention de La Haye.

L'avocat du Deutsches Kohlen-Depôt a soutenu que ces allèges bénéficient non seulement des dispositions de la Convention VI de La Haye mais aussi de celles de la Convention XI, chapitre II, article 3 : « Les bateaux exclusivement affectés à la pêche côtière ou à des services de petite navigation locale sont exempts de capture... »

Dans Hall, *International Law* (6e édit. p. 446), à propos de l'interprétation de cet article en ce qui concerne les bateaux de pêche, il est dit : « Il est indiscutable que la pêche côtière constitue le seul moyen d'existence d'un grand nombre de familles aussi inoffensives que des cultivateurs ou des artisans et que la saisie des bateaux, cause d'extrêmes désagréments pour leurs propriétaires, est une mesure dont l'application généralisée manquerait complètement d'efficacité dans la lutte contre l'Etat ennemi. »

Bien que cette déclaration soit faite à propos de l'exemption dont bénéficient les bateaux de pêche, je considère néanmoins qu'elle s'applique également aux « bateaux affectés à des services de petite navigation locale » rangés avec les bateaux de pêche dans l'article de la Convention XI de La Haye, et que les « bateaux affectés à des services de petite navigation locale » qu'on avait en vue lorsque fut signée la Convention étaient des

bateaux circulant entre petits villages, ports de pêche et petites localités côtières, appartenant à de pauvres gens qui s'occupent à gagner leur vie en transportant des vivres et autres denrées pour ces localités ; et la saisie de cette catégorie de navires « cause d'extrêmes désagréments pour leurs propriétaires, serait une mesure dont l'application généralisée manquerait complètement d'efficacité dans la lutte contre l'Etat ennemi ».

En la présente affaire, nous nous trouvons devant un état de choses très différent. Ce n'est pas à de pauvres petits propriétaires, gagnant leur existence de façon précaire et facilitant à d'autres malheureux le moyen de gagner leur vie, que nous avons affaire, mais à une puissante et riche compagnie qui s'occupait de fournir la plus grande assistance à ce qui constituait l'actif commerce maritime de l'Allemagne.

C'est pourquoi je suis d'avis que ces allèges et ces remorqueurs ne rentrent pas dans la catégorie « des bateaux affectés à des services de petite navigation locale » qu'entendait viser la Convention XI de La Haye dans son chapitre II, article 3.

L'idée m'est venue que peut-être ces allèges ne pourraient bénéficier de l'article sur les « délais de faveur » de la Convention VI de La Haye car elles restèrent absolument à l'abri des molestations depuis qu'éclata la guerre et elles continuèrent à circuler, dans toute la mesure du possible, jusque dans les derniers jours de 1914 ou presque. Nous constatons dans les documents produits qu'en octobre 1914 elles servaient encore à ravitailler des vaisseaux neutres en charbon. Aussi n'y avait-il pas de nécessité de leur donner des « délais de faveur » ou un « laissez-passer », car le Deutsches Kohlen-Depôt eut certainement plus de deux mois (ce qui valait certes mieux qu'un délai de grâce de trois jours) pendant lesquels il aurait pu les vendre, le montant de la vente revenant au Deutsches Kohlen-Depôt qui continuait encore son commerce. Certainement on n'offrit aucun laissez-passer ; et, si on l'avait fait, celui-ci n'aurait pas servi à grand chose, car il n'est pas vraisemblable que quatre remorqueurs allemands et sept bateaux à moteur tirant à la remorque soixante-quatorze allèges allemandes fussent arrivés sans dommage dans un port allemand ou neutre.

Mais ce point, qui peut-être n'a pas de fondement sérieux, ne fut pas débattu ni soulevé au cours des débats qui se déroulèrent en ma présence ; et le Procureur, au cas où la Cour déclarerait que ces allèges sont des navires marchands, demande une ordonnance de séquestre comme l'ordonnance réclamée dans l'affaire du *St-Tudno* (1), navire annexe qui avait également continué à servir pour le commerce après que la guerre eut éclaté. C'est pourquoi je rends une décision semblable à celle du *Chile* (2) et prescris le séquestre de ces quatre remorqueurs à vapeur, des sept bateaux à moteur et des soixante-quatorze allèges.

Il reste encore à trancher une autre question soulevée par le Procureur,

---

(1) Voy. *suprà*, t. II, p. 201.
(2) Voy. *suprà*, t. I, p. 1.

savoir si je dois rendre une ordonnance prescrivant le séquestre des sommes produites par la location de ce matériel flottant avant sa remise à la Cour des Prises, ou s'il s'agit là d'une somme d'argent due aux liquidateurs du Deutsches Kohlen-Depôt sur laquelle la Cour n'a pas qualité pour statuer ? Le Procureur soutient que cet argent est l'équivalent du fret, que, tout au moins, les mêmes règles lui sont applicables et déclare « que, peu importe la façon dont on l'appelle, fret au autrement, c'était de l'argent dû au navire. »

Mais comment dans ce cas déterminer la somme due à chaque allège en particulier ? Certaines allèges qui ont servi à gagner cet argent ne sont même pas en possession de la Cour des Prises, car elles ont été coulées ou démolies; et certaines de celles qui sont sous la garde de la Cour peuvent n'avoir pas été de celles qui furent louées.

L'avocat du War Trade Departement et celui des liquidateurs soutiennent que la Couronne et les capteurs ont droit au fret uniquement parce qu'ils exécutent le contrat une fois le navire tombé en leur possession, alors que le présent contrat de louage était exécuté bien avant que la Cour des Prises fût entrée en possession du matériel.

Dans l'affaire du *Fortuna* (n° 1) (4 C. Rob. 278; 1 Eng. P. C. 392) Sir William Scott décida que le capteur n'avait droit au fret que parce qu'il avait exécuté le contrat. En pareil cas (lorsque la cargaison est transportée au port de destination), je conçois qu'il soit de règle que le capteur ait droit au fret pour la même raison qui ferait décider qu'il n'y a pas droit quand il ne continue et n'achève pas le voyage primitif. Le contrat primitif est exécuté dans le premier cas alors qu'il ne l'est pas dans le second.

Et dans l'affaire du *Der Mohr* (n° 2) [1802] (4 C. Rob. 314 ; 1 Eng. P. C. 395) on déclara que le capteur était tenu de payer le fret dû au vaisseau après sa capture. Il avait été décidé que le vaisseau serait restitué à ses propriétaires et, après sa capture, il fut perdu par la négligeuce des capteurs. Ils furent déclarés responsables car il était du devoir des capteurs d'exécuter le contrat et de réclamer le fret du vaisseau, alors que par leur négligence le contrat n'avait pas été exécuté.

Mais dans la présente affaire, il n'y a aucun contrat à exécuter. Toute l'affaire fut terminée avant que la Cour des Prises ait eu à s'occuper de ces allèges.

Je partage le point de vue du War Trade Department et du liquidateur sur ce point, et suis d'avis que je ne puis rendre une ordonnance relativement aux sommes dues pour la location de ce matériel flottant avant qu'il soit tombé en possession de la Cour des Prises.

Du 30 septembre 1916. -- Cour des Prises de S. M. Britannique en Egypte. — Grain, juge. — Avocats : A. S. Preston pour la Couronne; C. H. Perrott pour le liquidateur du Deutsches Kohlen-Depôt et G. A. W. Booth pour le War Trade Department du Caire.

136

Haute Cour de Justice.
Division d'Amirauté (en matière de prises), 3 octobre 1916.

ARRÊT DE MARCHANDISES, ORDRE EN CONSEIL DU 11 MARS 1915, PREUVE, RELAXE, GARANTIE DE DESTINATION NEUTRE.

L'Ordre en Conseil du 11 mars 1915 ne peut être appliqué que lorsqu'il est est clairement établi qu'il s'agit de marchandises ennemies ou à destination de l'Allemagne;

Mais la relaxe de marchandises peut être subordonnée à une garantie suffisante de leur destination neutre et de leur utilisation en pays neutre.

(Navire *Campania* [cargaison])

Sir Samuel Evans, président :

Sur le vapeur *Campania* Ramon Cobo a consigné 162 balles de liège à la Bryggeriet Kronan — la Brasserie royale — à Gothenbourg. Cette affaire est entourée de soupçons parce que Ramon Cobo, dans les affaires du *Campania*, de l'*Ebro*, du *Romny* et du *Tula* a été prouvé être l'expéditeur de de marchandises à des prête-noms de négociants allemands. C'est un fait qui jette une ombre épaisse de suspicion sur cette affaire. Mais, d'autre part, j'ai constaté que les marchandises, dans l'affaire actuelle, n'ont pas été, comme dans les autres cas, consignées à Copenhague, mais qu'elles l'ont été à Gothenbourg et à une brasserie qui, dans le cours ordinaire des choses, avait besoin de marchandises de cette catégorie, bouchons ou matières servant à leur fabrication.

J'ai la preuve que les marchandises ont été commandées par la Compagnie de la Brasserie royale à un certain Haya. La situation de Haya vis-à-vis de Cobo, de Lisbonne, et de Lopez, de Hambourg, donne lieu à une nouvelle suspicion. Néanmoins, la Couronne doit prouver, avant que je puisse appliquer l'Ordre en Conseil du 11 mars 1915, que ces marchandises étaient propriété ennemie ou destinées à l'Allemagne. On a longuement discuté le point de savoir si les biens avaient passé de Cobo aux consignataires. Ce point est soulevé au sujet de la propriété des biens; mais en supposant que la propriété des marchandises n'ait pas passé aux consignataires, la propriété resterait à Cobo; et Cobo, d'après ce que j'ai pu apprendre dans ce cas particulier, n'est pas allemand et ne peut être traité comme sujet allemand et, en conséquence, si la propriété lui reste, elle ne peut être dite propriété ennemie.

Les marchandises étaient-elles destinées à l'Allemagne? Si elles devaient être reçues par la Compagnie de la Brasserie royale, agissant comme simple intermédiaire — de même que les marchandises dans les autres cas

étaient reçues par Christensen et Stephensen — il n'y aurait aucune difficulté; mais la Compagnie rentre dans une catégorie différente, pour le motif que, ainsi que je l'ai indiqué, elle est engagée dans une affaire dans laquelle le liège est nécessaire. La difficulté que j'ai rencontrée dans ce cas provient d'une lettre interceptée par la censure française, dont le contenu a été donné dans l'affidavit de M. Greenwood, paragraphe 2 ; c'est la lettre du 2 juin. C'est une lettre de Cobo à Minnemann qui a été impliqué dans d'autres affaires. Elle ne se rapporte pas aux 162 balles de liège consignées à la Compagnie de la Brasserie royale ; elle a trait à 400 balles de bouchons et à 10 balles de bouchons sur le *Campania*. Il n'a pas été prouvé que la Compagnie de la Brasserie royale ait jamais eu connaissance de cette lettre et je crois, en définitive, que je ne puis pas lui donner effet à l'encontre de la déclaration sous serment faite par la compagnie suédoise, la Compagnie de la Brasserie. Une explication de cette lettre a été donnée ou offerte tout au moins par M. Balloch, en référence à une lettre du 3 juin qui est également exposée dans l'affidavit de M. Greenwood. Elle n'est pas tout à fait satisfaisante. Mais j'incline à penser que je ne dois pas agir d'après cette lettre de Cobo en l'absence d'une preuve quelconque que la Compagnie de la Brasserie royale en ait eu connaissance et en opposition avec la déclaration sous serment des personnes qui ont déposé sur les faits pour la Compagnie de la Brasserie elle-même. Le cas n'est pas exempt de doute, mais je ne suis pas disposé à appliquer l'Ordre en Conseil du 11 mars 1915 au détriment de neutres lorsque la cause n'est pas parfaitement claire. Dans ce cas particulier, je n'ai pas connnaissance que les marchandises, lorsqu'on en a demandé le débarquement, aient été propriété ennemie ou aient eu une destination ennemie. Il en résulte que les marchandises doivent être relâchées et comme il n'y a pas de réclamation de la part de Cobo, je pense que c'est la Compagnie de la Brasserie qui est fondée à demander la relaxe.

. . . .

Les marchandises seront restituées sous la condition que les frais de détention seront payés par la Compagnie de la Brasserie royale et que garantie sera donnée à la satisfaction du Procureur Général et si cela est nécessaire, en cas de discussion sur ce point, à la satisfaction de la Cour que les marchandises ne seront expédiées qu'à la Compagnie pour être utilisées en Suède et qu'elles ne seront pas réexportées ou envoyées en Allemagne.

Du 3 octobre 1916. — Haute Cour de Justice. Division d'Amirauté (en matière de prises). — Sir Samuel Evans, président. — Avocats : W. R. L. Trickett pour la Couronne; R. H. Balloch pour les réclamants.

137

Haute Cour de Justice
Division d'Amirauté (en matière de prises), 3 octobre 1916.

Arrêt de marchandises, Ordre en Conseil du 11 mars 1915, Cour des Prises, Marchandises d'origine allemande, Acheteur neutre, Relaxe, Déchargement.

La Cour des Prises a le pouvoir de décider en quelle circonstance et pour combien de temps des marchandises peuvent être détenues en vertu de l'Ordre en Conseil du 11 mars 1915 ;

Il convient et il est conforme à l'esprit de l'Ordre en Conseil de relaxer des marchandises d'origine allemande parties d'Allemagne avant le 1er mars en vertu de contrats passés avec une maison neutre, embarquées postérieurement et régulièrement payées par l'acheteur neutre avant l'ordre de déchargement;

Mais l'ordre de déchargement a été donné à bon droit.

(Navire danois *Cathay* [cargaison])

En vertu de contrats passés avant la guerre avec une maison allemande de Hambourg, une maison suisse (Siber, Hegner et Cie) avait acheté du papier de verre pour ses succursales du Japon. Les marchandises furent expédiées le 15 février 1915 de Hambourg à Copenhague ; là, elles furent chargées en vertu de connaissements en date du 25 mars 1915 sur le vapeur danois *Cathay* qui partit le 26 mars. Le 3 avril, les vendeurs allemands envoyèrent les documents aux acheteurs suisses qui leur remirent un chèque le 13. Le *Cathay* étant allé charbonner à North Shields les autorités anglaises firent débarquer ces marchandises en vertu de l'Ordre en Conseil du 11 mars 1915. La maison suisse demanda leur relaxe en alléguant que leur détention ne rentrait pas dans l'objet de l'Ordre en Conseil.

Sir Samuel Evans, président :

L'envoi de ces marchandises de Hambourg était fait par application d'un contrat sincère passé avant la guerre, et l'envoi eut lieu avant le 1er mars 1915. Les marchandises furent d'une façon quelconque amenées à Copenhague pour y être chargées sur un vaisseau danois pour livraison aux acheteurs au Japon. Avant qu'on reçût l'ordre de décharger les marchandises, le paiement, j'en suis persuadé, avait été opéré de la façon habituelle le 13 avril et je ne vois point de raison de supposer que l'envoi d'un chèque le 13 avril ait été fait en raison de l'Ordre en Conseil du 11 mars 1915. A mon avis l'article IV de cet Ordre en Conseil n'a jamais voulu dire que les marchandises ainsi négociées avant ou après le 1er mars 1915 et avant qu'on en ait ordonné le débarquement devraient être détenues pendant une durée quelconque sous la garde du Marshal de la Cour ; mais je tiens à dire (et l'avocat des réclamants n'en disconvient pas) qu'elles étaient susceptibles d'être déchargées à bon droit, car c'était en fait des marchandises d'origine ennemie et qui avaient été trouvées sur un vaisseau parti d'un

port autre qu'un port allemand après le 1er mars 1915. Aussi fut-ce à bon droit que l'ordre fut donné de les décharger et de les confier à la garde du Marshal de la Cour des Prises.

La Couronne demande que j'ordonne la vente des marchandises et le versement à la Cour du produit de la vente. A mon avis, il m'appartient de dire dans quelles circonstances et pendant combien de temps les marchandises seront retenues. Elles ont été retenues jusqu'à présent. J'estime que l'ordonnance qu'il est juste de rendre et qu'on a voulu faire rendre dans des cas de ce genre est que les marchandises seront remises aux acheteurs neutres. En conséquence, les marchandises seront libérées de la garde du Marshal et seront remises aux réclamants au port de Newcastle pour en faire ce que bon leur semblera; mais les réclamants devront payer les frais de garde.

Du 3 octobre 1916. — Haute Cour de Justice. Division d'Amirauté (en matière de prises). — Sir Samuel Evans, président. — Avocats: le Solicitor du Trésor; Waltons and Co.

138

Cour d'Amirauté de Ceylan, 11 octobre 1916

MARCHANDISES ENNEMIES, NAVIRE NEUTRE, ENTREPÔT D'UN PORT, PRISE MARITIME, CONFISCATION, DÉCLARATION DE PARIS DE 1856, PAVILLON NEUTRE.

Des marchandises ennemies débarquées de navires neutres et placées dans un entrepôt du port de Colombo sont susceptibles d'être l'objet d'une prise maritime et sont confiscables ;

Et la protection résultant de la Déclaration de Paris 1856 n'existe plus pour des marchandises ennemies qui ont cessé d'être sous pavillon neutre.

(Navires *Dandolo* et *Caboto* [cargaison])

Shaw, président :

L'Attorney General, au nom de la Couronne, réclame la condamnation à titre de prises de certaines caisses contenant des serviettes de toilette qui sont prétendues être propriété ennemie et qui ont été introduites dans le port de Colombo par deux navires neutres — le *Dandolo* et le *Caboto* — puis saisies dans un entrepôt situé dans le port, après avoir été transbordées des vaisseaux sur des allèges, puis débarquées et placées dans l'entrepôt.

La question primordiale au point de vue de la décision que je rendrai est une question de fait, à savoir si, oui ou non, les marchandises sont

propriété ennemie. Les réclamants, MM. Brandon et Cie, maison de commerce établie à Amsterdam, soutiennent que les marchandises leur appartiennent, qu'ils les ont achetées à une maison italienne Lubbe et Hasche, puis expédiées à Colombo, facturées à une maison K. R. M. T. T. Arunachalam Chetty Frères pour lui être livrées sur paiement des traites qui en représentaient le prix. La maison Chetty avait, quelque temps avant que n'éclatât la guerre entre l'Angleterre et l'Allemagne, fait des commandes considérables de marchandises à Joh. Jantzen et à E. G. Kistenmacker et Cie, maisons allemandes installées toutes deux à Hambourg. Au moment où éclata la guerre, plusieurs commandes qu'elle avait faite à ces maisons restaient à exécuter, notamment la commande de 1.500 douzaines de serviettes de toilette (faisant l'objet des documents 133 à 139) à Joh. Jantzen et celle de camboys et de sarongs (objet des documents 031 à 044 et 067 à 074) à E. G. Kistenmacker. Dans le courant de l'automne 1914 la lettre suivante, expédiée à la maison Chetty par Brandon et Cie, fut interceptée par la censure :

« MM. K. R. M. T. T. Arunachalam Chetty frères
36 et 37 Sea Street, Colombo.

Amsterdam, 22 octobre 1914,

« Messieurs, nos amis communs de Hambourg, MM. E. G. K. et Cie, ont conclu avec nous des accords en vertu desquels nous prenons la direction de leurs affaires en marchandises neutres seulement avec les colonies anglaises. C'est ainsi que nous avons été informés de vos commandes ci-dessous : commande 031 à 044 sarongs et camboys et commande 067 à 074 sarongs et camboys de confection hollandaise qui, en raison de la guerre européenne, n'ont pu être prêtes pour l'expédition dans les délais convenus. Vous le comprendrez fort bien. Nos amis communs susnommés sont maintenant très désireux de trouver des moyens et des occasions de vous faire parvenir sinon tout, du moins une partie de ces marchandises, aussitôt que possible. Peut-être peut-on s'arranger pour en expédier une certaine quantité sur des vapeurs neutres, mais en tout cas nous aurions à assurer les marchandises contre les risques de guerre, en payant une prime d'un taux de 4 pour cent au moins. Nous vous prions de nous faire connaître si nous devons expédier les marchandises disponibles et par le premier vapeur qui se trouvera. Nous n'expédierions pas d'un seul coup des quantités dépassant celles stipulées sur chaque document distinct. Bien que le tarif des frets se soit accru maintenant, nous ne vous imputerions pas la différence. Cependant, en ce qui concerne la prime pour risque de guerre, nous serions dans l'obligation d'en porter le montant sur la facture en cas d'envoi. Prière de nous câbler, si vous tombez d'accord avec nous sur les conditions ci-dessus, le mot : « Accepte » à notre adresse « Andon », Amsterdam, ou si vous n'êtes pas autorisé à faire usage de cet indicatif, vous pourrez employer l'adresse : Brandon, Keizersgracht, 197, Amsterdam, et nous agirons au mieux de vos intérêts. Nous pouvons encore vous faire remarquer que ces transactions seront entiè-

rement faites sous notre nom, savoir : L. J. Brandon et Cie, en sorte que vous traiterez une affaire hollandaise pour des marchandises neutres et non point une affaire allemande. Nous pourrions vous facturer les marchandises; les documents vous seront remis par notre banque contre paiement, tel étant le seul moyen possible dans les circonstances présentes.

« Dans l'espoir de vous lire, nous restons, etc.

(*Signé*) p. p. L. J. Brandon et Cie (illisible). »

Cette lettre ne concerne pas les marchandises commandées à Jantzen qui font l'objet du présent procès et je la cite dans le seul but de montrer le genre de trafic entrepris par Brandon et Cie pour les commerçants allemands.

Elle fut suivie d'une autre lettre du 26 novembre 1914 de Brandon et Cie à la maison Chetty, également interceptée par la censure.

« L. J. Brandon et Cie, Amsterdam, Sœrabaya, Manchester
à MM. K. R. M. T. T. Arunachalam, Chetty Frères, Colombo.

Amsterdam, 26 novembre 1914,

« Messieurs, nous avons l'honneur de vous informer que nous avons pris des dispositions avec notre ami commun M. J. J. pour l'expédition des serviettes de toilette en coton, de fabrication italienne, qui font l'objet de vos documents 133 à 139. Le premier lot de 8 caisses est déjà parti et nous sommes très heureux de vous adresser ci-inclus notre facture pour les marchandises expédiées par vapeur *Tranquebar* de Gênes sur Colombo. Les documents vous seront remis par l'entremise de la Ned. Ind. Commercial Bank contre paiement du montant de la facture. Il faut y ajouter l'intérêt au taux bancaire à compter de ce jour jusqu'à celui du règlement sur notre place. M. J. J. assume évidemment l'entière responsabilité et garantit cet envoi comme les autres. L'assurance a été couverte par la Fédérale de Zurich, y compris le risque de guerre. La prime pour le risque de guerre est de 3 1/2 pour cent et n'a pas été comprise dans la facture, M. J. J. désirant régler plus tard cette question avec vous. Des échantillons vous ont été adressés par échantillon postal recommandé. En ce qui concerne les autres séries de commandes de serviettes de fabrication neutre, nous aimerions à avoir de vous l'autorisation formelle de procéder aux envois qui, bien entendu, seraient faits de même sous l'entière responsabilité de J. J. Mais veuillez noter que la prime pour risque de guerre, montant de 3 à 5 pour cent environ, devrait être portée sur la facture. Pour éviter tout retard, nous vous prions de nous câbler immédiatement votre autorisation dans les termes conventionnels suivants : « Expédiez au plus vite. » Vous pouvez expédier tout le reliquat non encore livré en un seul ou en plusieurs lots mais pas plus tard que fin janvier. « Expédiez serviettes de toilette. » Vous pouvez expédier tout le reliquat non encore livré en un seul ou en plusieurs lots mais pas plus tard qu'au milieu de février. « Expédiez en février. » Vous pouvez expédier tout le reliquat non encore livré en un seul ou en plusieurs lots mais pas plus tard que fin

février. Au cas où les envois ne seraient pas très urgents, vous pouvez évidemment nous adresser vos instructions par poste. Au cas où vous auriez à nous adresser de nouvelles commandes de marchandises hollandaises ou italiennes, M. J. J. vous prie d'adresser ces commandes par notre entremise et vous assure qu'il s'efforcera de les exécuter immédiatement avec une attention scrupuleuse. Le tout sera fait de même sous l'entière responsabilité et la garantie de notre ami commun. Dans cette attente, nous restons, etc.

(*Signé*) p. p. L. J. Brandon et Cie (deux signatures illisibles).

« Ci-joint facture. Les échantillons sous pli recommandé distinct. »

On remarquera que cette lettre, comme la précédente relative aux marchandises commandées à E. G. Kistenmacker et Cie, ne contient rien qui laisse à penser que Brandon et Cie se soient substitués ou désirassent se substituer aux vendeurs pour exécuter le contrat passé par eux avec la maison Chetty. Jantzen reste responsable de l'exécution du contrat; c'est lui qui devra régler « plus tard » avec la maison Chetty la question de la prime pour le risque de guerre; c'est à Jantzen que doivent être envoyées les commandes à venir par l'entremise de Brandon et Cie et c'est lui qui doit assumer l'entière responsabilité et la garantie de toutes nouvelles commandes. Il est impossible, à mon avis, de lire cette lettre sans comprendre qu'elle vise à informer la maison Chetty que Brandon et Cie agissent seulement en qualité d'agents du vendeur Jantzen et que, comme dans le cas des marchandises commandées à E. G. Kistenmacker et Cie, il se borne à poursuivre son commerce de marchandises neutres sous le nom de Brandon et Cie pour éviter des embarras relativement au commerce ennemi.

Ces lettres, ayant été interceptées par la censure, ne furent pas reçues par la maison Chetty qui, par conséquent, ne répondit pas à Brandon et Cie. Néanmoins, le premier envoi de serviettes commandé à Jantzen fut expédié et arriva à Ceylan par vapeur *Tranquebar*; le 4 janvier 1915, la National Bank of India écrivit à la maison Chetty pour l'informer de l'arrivée des documents relatifs à l'expédition qu'elle serait heureuse de remettre à la maison Chetty contre paiement du montant de la facture jointe.

Cette facture concerne une partie des serviettes commandées à Jantzen sur les documents 133 à 139 et est censée émaner de L. J. Brandon et Cie à Amsterdam. Cette facture constituait la première indication reçue par la maison Chetty que Brandon et Cie avaient à s'occuper des marchandises. La maison Chetty en paya le montant à la banque, obtint livraison des marchandises et, le 28 janvier, écrivit à Brandon et Cie pour les prier de continuer l'envoi des marchandises et de tirer des traites pour leur valeur par l'intermédiaire de la Mercantile Bank. Il est évident que la maison Chetty frères croyait alors que Brandon et Cie étaient les fabricants à qui Jantzen avait commandé les marchandises, car elle demande à la fin de sa lettre s'ils ont fabriqué les marchandises commandées à Jantzen sur certains autre documents et, dans l'affirmative, d'expédier également de suite les marchandises qui font l'objet de ces documents.

Brandon et Cie répondirent à cette lettre le 19 février. Dans leur réponse, ici encore, Brandon et Cie ne donnaient aucune application sur leur rôle dans l'affaire; mais ils déclaraient relativement aux autres commandes au sujet desquelles la maison Chetty avait demandé des renseignements : « Ce n'est pas nous qui fabriquons ces marchandises, mais M. J. J. nous fait savoir que ce sont des marchandises anglaises et qu'il a déjà depuis longtemps adressé des instructions au fabricant pour qu'il vous expédie directement les marchandises. » La lettre, ici encore, ne contient aucune indication qui permette de croire qu'ils ont pris la suite du contrat de Jantzen et il est évident qu'il voulaient donner à penser à la maison Chetty qu'ils étaient les fabricants des marchandises expédiées au sujet desquelles ils avaient reçu les ordres de Jantzen, et qu'ils avaient seulement agi en leur nom.

Le 12 mai, le 13 août et le 10 septembre, de nouveaux envois de serviettes arrivèrent par les vapeurs *Dandolo* et *Caboto* et furent déchargés et déposés dans les magasins de la Douane. La Douane donna l'ordre de retenir tous les envois aussitôt après leur déchargement et, le 18 octobre, alors qu'elles se trouvaient encore en douane, les marchandises furent formellement saisies en tant que prises.

Les factures afférentes à ces envois, adressées par l'entremise de la Mercantile Bank, ont une forme identique à celles de l'envoi soldé par la maison Chetty. Elles sont censées émaner de Brandon et Cie et concerner les marchandises commandées par les pièces 133 à 139, et les documents concernant l'expédition montrent que les marchandises furent chargées à Venise par Brandon et Cie, à destination de Colombo, livrables à leur ordre et que les marchandises étaient de provenance italienne.

Jusqu'à présent les faits et les documents me semblent faire présumer de façon écrasante que les marchandises restaient la propriété de Joh. Jentzen à qui la maison Chetty les avait commandées et avec qui seul elle avait passé un contrat.

Cependant Brandon et Cie revendiquent les marchandises et on a adressé et produit par l'intermédiaire du Consul de Hollande certaine correspondance entre Joh. Jantzen de Hambourg, Brandon et Cie, d'Amsterdam, et Lubbe et Hasche, de Milan, qui, dit-on, démontre qu'effectivement Jantzen avait commandé les marchandises à Lubbe et Hasche et avait transféré ses contrats avec eux et avec la maison Chetty de Colombo, à Brandon et Cie qui étaient devenus ainsi les propriétaires dès marchandises. A cette correspondance s'ajoute un affidavit d'un certain J. D. Westenburg qui se qualifie de « fondé de pouvoirs » de la maison Brandon et Cie et qui seul avait dirigé l'affaire pour le compte de cette maison.

La correspondance commence par une lettre de Jantzen à Brandon et Cie datée du 18 septembre 1914.

« MM. L. J. Brandon et Cie, Amsterdam.

Hambourg, le 18 septembre 1914.

« Dans les circonstances présentes, j'ai l'honneur de vous faire la proposition que voici :

« J'ai conclu avant la guerre un contrat qui reste en cours avec la maison K. R. M. T. T. Arunachalam Chetty, de Colombo, pour des serviettes de toilette de provenance italienne (confectionnées). Comme dans les circonstances actuelles il ne m'est pas possible d'exécuter ce contrat, j'ai l'honneur de vous demander si vous ne seriez pas disposés à vous en charger à ma place. C'est la maison Lubbe et Hasche de Milan qui vend la marchandise et l'acheteur est mentionné ci-dessus. Au cas ou vous seriez disposés à accueillir ma proposition, je vous prierais de vous mettre en rapport avec mes fournisseurs, Lubbe et Hasche et de convenir des conditions avec eux. J'espère que vous accueillerez ma proposition et je signe.

« Votre, etc.

Joh. Jantzen. »

On a soutenu pour la Couronne que les mots « ich habe aus der Zeit vor dem Kriege noch einen Kontrakt » employés dans le second paragraphe de la lettre devaient se traduire : « J'ai conclu avant la guerre un autre contrat », ce qui démontrerait l'existence d'une correspondance antérieure relativement à l'exécution par Brandon et Cie des contrats de Jantzen. Cependant, en raison du témoignage de MM. Weber et Frei, honorables commerçants, je dois admettre que la traduction donnée ci-dessus est exacte quant au fond. Je n'attache pourtant pas beaucoup d'importance à la traduction des mots, car j'estime que, quelle que soit l'interprétation à adopter, il doit y avoir existé une correspondance antérieure relative aux conditions auxquelles Brandon et Cie devaient exécuter les contrats de Jantzen. Il est à peine vraisemblable que Jantzen ait fait à un commerçant neutre établi dans un pays étranger une proposition comme celle contenue dans la lettre sans lui donner des détails complémentaires, s'il eût vraiment entré dans ses intentions de céder complètement le contrat avec les obligations qu'il comporte.

Le reste de la correspondance tend à démontrer que Brandon et Cie vont prendre la suite du contrat entre Jantzen et Lubbe et Hasche ainsi que de celui entre Jantzen et la maison Chetty. Lubbe et Hasche consentent à adresser les premiers envois à Colombo aux conditions auxquelles Brandon et Cie devaient les payer, si et lorsque la maison Chetty et Cie payera, et les autres envois sont au compte de Brandon et Cie, « si » comme le déclare Brandon et Cie dans sa lettre à Lubbe et Hasche en date du 13 octobre 1914, « Colombo consent à ce que nous prenions votre suite ». Jantzen consent à garantir à la maison Chetty l'exécution irréprochable de la commande et la question de l'augmentation de la prime du fait des risques de guerre semble avoir été laissée de côté pour être réglée par accord entre la maison Jantzen et la maison Chetty.

La méthode de paiement des marchandises à Lubbe et Hasche est assez caractéristique. Si l'on avait affaire à un achat de marchandises opéré de bonne foi par une maison hollandaise à une maison italienne on s'attendrait à voir envoyer de Hollande une traite payable en Italie, tandis que nous constatons que le paiement fut opéré par un virement en monnaie

allemande à la Deutsche Bank de Berlin. Aux dépens de quel compte eut lieu le virement, c'est ce qui n'apparaît pas clairement dans la correspondance soumise au Tribunal.

Je ne suis pas convaincu par la correspondance et l'affidavit de J.-D. Westenburg qu'il y ait jamais eu une cession *bona fide* des contrats ou de la propriété des marchandises de Jantzen à Brandon et C[ie], et je crois qu'il y eut simplement entre la maison allemande de Hambourg et les deux maisons de commerçants allemands établies en pays neutres un accord en vertu duquel Brandon et C[ie] « prenait à son nom le commerce de Jantzen » pour éviter que le trafic avec l'ennemi ne soit apparent. Je déclare que les marchandises appartiennent à Jantzen et sont des marchandises ennemies.

Les autres questions qui se présentent dans l'affaire sont des questions de droit. Les réclamants soutiennent que les marchandises n'ayant pas été saisies à bord ne peuvent être condamnées comme prise ; et que, même si l'on pouvait suivre et saisir des marchandises à terre, les marchandises dans la présente affaire restaient sous la protection du pavillon neutre des navires qui les ont amenées au port. Sur ces deux points, je donne tort aux demandeurs. Dès que ces marchandises furent déchargées et emmagasinées, la Douane donna l'ordre de les retenir. Il n'apparaît pas qu'on ait exprimé que c'était une saisie comme prise, mais la Douane est l'autorité compétente pour saisir et détenir en vue de confiscation comme prise tout bien ennemi trouvé dans le port, et les ordres de détention furent évidemment données pour la raison que les marchandises étaient propriété ennemie. Ce point paraît, du reste, sans importance, car les marchandises furent formellement saisies comme prise le 18 octobre, avant leur sortie de l'entrepôt.

Dans le cas du *Roumanian* (1), du pétrole appartenant à une compagnie allemande fut, avant l'ouverture des hostilités, expédié d'un port neutre, à bord d'un vaisseau anglais, sur Hambourg. Le vaisseau fut dérouté par ses propriétaires, après la déclaration de guerre, vers un port anglais, où, au moyen de pompes, le pétrole fut transvasé dans des réservoirs à quai placés sous la surveillance de la Douane; le pétrole fut alors retenu par la Douane et, en définitive, formellement saisi comme prise. Le Conseil Privé décida que c'était à bon droit que le pétrole avait été saisi comme prise, bien que ne se trouvant pas à bord au moment de la saisie. Le cas n'est pas absolument identique à celui qui nous occupe, car dans le cas visé le pétrole fut amené dans le port par un navire anglais et n'avait pas cessé, durant tout le voyage, d'être susceptible de saisie en tant que prise, et c'est en se basant sur ce motif que le Conseil Privé a effectivement tranché le cas. Ce cas, pourtant, démontre que le seul fait que les marchandises saisies n'étaient pas à bord lors de la saisie n'empêche pas la Cour d'avoir juridiction pour condamner comme prise les marchandises tant qu'elles restent dans un port anglais, et Leurs Seigneuries ont déclaré dans leur jugement qu'elles ne voyaient aucune raison de réformer le jugement du Président

(1) Voy. *suprà* t. I, p. 69 et 411.

de la Division d'Amirauté en ce sens que les réservoirs étaient compris dans le port de Londres quand il s'agissait d'appliquer la règle concernant la saisissabilité des marchandises ennemies dans les ports et havres du royaume.

Cette solution fut suivie par le Président de la Division d'Amirauté en Angleterre dans l'affaire de l'*Eden Hall* (1). Dans cette affaire des marchandises ennemies avaient été, avant la déclaration de guerre, débarquées dans un port anglais, placées dans un entrepôt des douanes dans le port, et furent saisies dans cet entrepôt après qu'eut éclaté la guerre. On déclara que les marchandises étaient saisissables pour le motif qu'elles se trouvaient au port dans un entrepôt appartenant au port et étaient en conséquence en juste titre susceptibles de prise maritime.

M'appuyant sur ces précédents, je déclare que les marchandises, dans le cas qui nous occupe, n'étaient pas devenues insaisissables du fait d'avoir été débarquées et placées dans l'entrepôt de la douane situé dans le port de Colombo.

Relativement au second point. Antérieurement à la Déclaration de Paris, l'Angleterre avait toujours affirmé le droit de saisir les marchandises ennemies sur mer où qu'elles se trouvassent et que ce fût ou non sur vaisseaux neutres. Par la Convention l'Angleterre renonça, en partie, au droit sur lequel elle avait formellement insisté et admit qu'à l'avenir le pavillon neutre couvrirait les marchandises ennemies, à l'exception de la contrebande. C'était là une concession non à l'ennemi, mais aux neutres ; et le préambule de la Déclaration prouve que ce fut dans un but de courtoisie internationale et dans l'intention d'éviter les discussions entre les Etats belligérants et neutres que la règle fut établie. La protection du pavillon neutre ne peut, à mon avis, protéger les marchandises ennemies que lorsqu'elles sont effectivement placées sous ce pavillon et si elle ont quitté librement le bord du navire neutre et sont ensuite saisies, soit sur mer soit sur terre, en haute mer ou dans un port anglais, elles sont susceptibles d'être condamnées à titre de prise. Dans le cas qui nous occupe elles auraient pu être saisies dès qu'elles furent transbordées sur des allèges anglaises, et elles restaient saisissables tant qu'elles restaient dans les magasins de la douane situés dans le port.

Les marchandises étant, à mon avis, des marchandises, ennemies et légitimement saisies à titre de prise, doivent être condamnées. Je rends ordonnance en conséquence.

Du 11 octobre 1916. — Cour d'Amirauté de Ceylan. — Shaw, président. — Avocat : Sir Anton Bertram (Attorney-General), Akbar et Fernando pour la Couronne ; Hayley pour les réclamants.

---

(1) Voy. *suprà*, t. II, p. 56.

139

Haute Cour de Justice
Division d'Amirauté (en matière de prises), 13 octobre 1916

CAFÉ, CAOUTCHOUC, FAUSSE DÉSIGNATION DANS LE CONNAISSEMENT ET LE MANIFESTE, CONTREBANDE DE GUERRE, DESTINATION, CONFISCATION.

Des sacs de café désignés comme tels dans le connaissement et le manifeste, mais cachant du caoutchouc, transportés sur un navire neutre se rendant en Norvège, doivent être considérés comme contrebande de guerre destinée à l'Allemagne et sont sujets à confiscation.

(Navire norvégien *Lyngenfjord* [cargaison])

M. Wright, au nom du Procureur Général, demande la confiscation de 250 sacs de café, ainsi désignés sur le connaissment et le manifeste mais qui contenaient une grande quantité (7 tonnes sur 17) de caoutchouc mélangé au café. Ces sacs ont été chargés sur le vapeur *Lyngenfjord* se rendant de New-York à Christiania ; le connaissement est du 2 mars 1916, date à laquelle le caoutchouc était contrebande absolue. Le navire ayant été dérouté sur Kirkwall pour examen on s'y rendit compte de la nature de ce lot ; le navire fut autorisé à continuer son voyage à charge, selon l'usage, de renvoyer ces marchandises du port norvégien, ce qui fut fait. Personne n'a comparu pour présenter une réclamation.

Sir Samuel Evans, président :

Comme l'a dit M. Wright, une supercherie manifeste a été employée pour essayer d'introduire du caoutchouc dans un port de Norvège; s'il était destiné *bona fide* à la Norvège, il n'y avait pas lieu d'avoir recours à des expédients aussi extraordinaires. J'ai des morceaux de caoutchouc sous les yeux, et le café est employé comme une sorte d'enveloppe de ce caoutchouc brut, et, lorsque le contenu des sacs a été examiné, il a été dit à l'officier qu'ils ne contenaient que du café. Je ne sais si certains procédés auraient permis de séparer le caoutchouc afin de rendre le café utilisable: s'il en est ainsi, il y a là aussi une tentative d'introduire du café en contrebande dans ce pays. C'est un navire norvégien. La procédure a été engagée il y a quelques temps et, comme le dit M. Wright, il n'est par surprenant que personne n'ait demandé à comparaître, en faveur d'un plaignant réclamant le caoutchouc en question.

Les 250 sacs seront condamnés comme contrebande transportée sur un navire neutre norvégien et comme contrebande à destination finale, comme je le déduis des faits, de l'Allemagne, pays belligérant.

Du 13 octobre 1917. — Haute Cour de Justice. Division d'Amirauté (en matière de prises). — Sir Samuel Evans, président. — Avocat : R. A Wright pour le Procureur Général.

140

Haute Cour de Justice
Division d'Amirauté (en matière de prises), 16 octobre 1916

CONTREBANDE DE GUERRE CONDITIONNELLE, VIVRES, PEAUX POUR SAUCISSES, PROCLAMATION DU 4 AOUT 1914.

La peaux pour saucisses rentrent dans les vivres déclarés contrebande de guerre conditionnelle par la Proclamation du 4 août 1914.

(Navires *Cometa, Salerno* et *San-José* [cargaison])

Sir Samuel Evans, président.

Les présentes demandes concernant des quantités importantes de « peaux » à recouvrir les saucisses, provenant partie de moutons, partie de bœufs; elles furent saisies sur trois vaisseaux, le *Cometa*, le *Salerno* et le *San-José*. La Couronne les revendique en tant que contrebande destinée à Hambourg ou à des localités allemandes qui sont, comme Hambourg, utilisées comme dépôts d'approvisionnements.

Ces affaires présentent toutes un caractère commun et c'est une chose qui a donné lieu à une sérieuse discussion. Les marchandises furent saisies au mois de mai 1915, et la Proclamation sur la contrebande applicable à des marchandises de cette nature comme étant en vigueur au moment de la saisie était celle du 4 août 1914; dans cette Proclamation la seule catégorie dans laquelle on pouvait faire entrer ces marchandises était celle des « vivres ». En janvier 1916, longtemps après que la procédure dans la présente affaire eût été engagée, une autre Proclamation fut publiée sur laquelle il est bon d'attirer l'attention de la Cour au cas ou elle permettrait de jeter un peu plus de lumière sur la Proclamation précédente.

Dans la Proclamation de janvier 1916, les peaux à saucisses sont désignées en termes distincts. On soutient maintenant qu'elles furent ajoutées à la liste de contrebande et que, pour cette raison, elles ne rentraient pas dans la catégorie « vivres » de l'ancienne Proclamation du début de la guerre. L'avocat de la Couronne a fait remarquer, et cela peut très bien être, qu'il pouvait y avoir des cas dans lesquels des objets tels que ceux qui sont indiqués sous le même chef dans la Proclamation de janvier 1916 ne serviraient pas à la préparation d'aliments quelconques et qu'il serait pour cette raison désirable de les désigner distinctement dans cette seconde Proclamation. Il peut y avoir d'autres raisons de valeur suffisante à elles seules pour amener à désigner ces denrées sous un nom distinct dans cette Proclamation; mais leur inclusion dans la Proclamation de janvier 1916 ne les exclut pas, à mon sens, nécessairement et même ne les exclut pas du tout de la Proclamation du 4 août 1914. Dans la Procla-

mation de janvier la 1916, « caséine » est distinctement indiquée, et pourtant personne ici n'a eu l'audace de prétendre que la caséine n'est pas une denrée alimentaire. Je dis ceci pour faire ressortir mon opinion, savoir que la mention distincte d'un article déterminé dans la seconde Proclamation n'exclut pas cet article de la catégorie des vivres dans la Proclamation du 4 août 1914.

Je dois déterminer si ces objets sont des vivres. Le mieux est de nous faire tout de suite une idée claire de tout le sujet. Il n'est pas contesté que ces peaux furent expédiées de l'Amérique du sud pour être utilisées dans la fabrication des saucisses. Chacun sait que pour cela il faut une certaine quantité de ces peaux, et chacun sait qu'il est presque impossible de séparer les peaux des denrées, quelles qu'elles soient, que contiennent ordinairement ces choses mystérieuses une fois transformées en saucisses. Le tout est cuit ensemble, mis sur l'assiette ensemble, et, je n'en doute guère, comme chacun l'observe dans ce pays et comme je l'ai vu moi-même en ce pays, on mange la saucisse entière, la peau et tout, et il n'est guère probable qu'en Allemagne on sépare le contenu de la saucisse de sa peau.

Il est important d'observer que dans la Proclamation on emploie non le terme « food » (aliment) mais le terme « foodstuffs » (vivres), et si l'on consulte, ainsi qu'on peut, à mon sens, le faire en ce cas, la déclaration française, on voit que les mots employés sont « les vivres » au pluriel. Des renseignements que j'ai recueillis il résulte que lorsque ces mots « les vivres » sont employés de cette façon, ils signifient toutes les choses qui entrent dans la composition des aliments. Il est aisé de multiplier les exemples de denrées qui, bien que n'étant pas naturellement qualifiées d'aliments destinés à la consommation avant d'être préparées de quelque autre manière, n'en entrent pas moins dans la composition des aliments et doivent être regardées comme des vivres. Le levain, la levure, le sel, le poivre et la farine ne sont pas consommés crus ou séparément et, bien que n'étant pas exactement dénommés aliments (food) quand il sont dans cet état, ils sont inclus et compris dans le termes « vivres » (foodstuffs), car ce sont des matières utilisées dans la préparation des aliments.

Au Japon, on a condamné en tant que « vivres » la farine, l'ail, le poivre, le sel, les saucisses, le thé, etc, et si je puis employer la définition d'un excellent dictionnaire publié en Amérique, le troisième sens du mot « foodstuffs » (vivres) est le suivant : « matière brute ou non, susceptible d'être transformée d'une façon particulière en aliment ».

J'ai précédemment (sans discussion, c'est certain) condamné des denrées de ce genre comme étant des vivres, et c'est la première affaire où l'on ait soutenu que les peaux de saucisses de ce genre ne rentrent pas sous ce vocable. Sans que cela soit concluant, il n'est pourtant pas sans intérêt de signaler ici que dans l'affaire du *Kim* et des trois autres vaisseaux (1) dont je me suis occupé en même temps, il y avait de grandes quantités de cette

(1) Voy. *suprà*, t. I., p. 315 et s.

marchandise, 1.040 tierçons en tout, expédiées par certains fabricants américains de conserves de viande. Ces barils contenaient plus de 150 tonnes de marchandise de cette nature, c'est-à-dire plusieurs vingtaines de milliers de peaux à saucisses. Dans l'affaire du *Kim*, je sais que la question actuellement soumise à la Cour fut examinée par le Barreau, et certains des membres les plus éminents du Barreau plaidèrent en ma présence dans cette affaire ; aucun ne soutint, aucun ne laissa entendre que ces peaux à saucisses dussent être traitées autrement que comme des vivres. Ce qu'il y a peut-être de plus significatif dans cette affaire est le fait que les demandeurs, étant fabricants de conserves de viande à Chicago, devaient savoir aussi bien que quiconque ce que sont des produits alimentaires ou des vivres ; et s'il y avait eu un motif sérieux pour suggérer que ces peaux ne sont pas des vivres, je ne doute guère qu'ils n'en eussent instruit leur avocat. Aussi est-ce sans hésitation que je déclare que ces marchandises étaient de la contrebande conditionnelle, comprise sous le vocable « vivres », tombant sous le coup de la Proclamation du 4 août 1914.

Du 16 octobre 1916. — Haute Cour de Justice. Division d'Amirauté (en matière de prises). — Sir Samuel Evans, président. — Avocat : le Solicitor du Trésor, Warwick Webb, Son et C°.

141

Haute Cour de Justice
Division d'Amirauté (en matière de prises), 30 octobre 1916

Arrêt de marchandises, Ordre en Conseil du 11 mars 1915, Marchandises ennemies a destination de l'Allemagne, Restitution, Séquestre.

Les marchandises qui sont propriété ennemie à destination de l'Allemagne, déchargées d'un navire neutre dans un port anglais en vertu de l'Ordre en Conseil du 11 mars 1915, ne doivent pas être restituées immédiatement mais retenues ou vendues suivant les prescriptions de la Cour des Prises pour en être disposé à la fin de la guerre.

(Navire norvégien *Progresso* [cargaison])

Dix caisses d'essence chargées à New-York sur le vapeur norvégien *Progresso* se rendant à Gothenburg furent déchargées dans un port britannique en vertu de l'Ordre en Conseil du 11 mars 1915. Le 22 août 1916, la Cour décida que c'étaient des marchandises ennemies à destination de l'Allemagne. La question fut examinée de savoir si, comme le demandait la Couronne, elles devaient être détenues jusqu'à la fin de la guerre : M. Balloch, parlant sans instructions des réclamants, soutint qu'elles devaient être immédiatement restituées.

Sir Samuel Evans, président.

M. Balloch m'a gracieusement prêté son assistance en tant qu'*amicus curiae* dans la discussion de cet Ordre, qui est assez difficile à interpréter. Il a fait allusion à une note échangée entre notre pays et les Etats-Unis d'Amérique. Je n'ai pas le secours de ce document pour interpréter l'Ordre en Conseil. Il est pour moi hors de doute que ce qui y est dit est exact, savoir qu'en pratique on s'est efforcé et on s'efforce encore d'éviter autant que possible de gêner les neutres. Le fondement de la thèse de M. Balloch est le suivant : le système de l'Ordre de « Représailles » était de traiter différemment les marchandises entrant en Allemagne et les marchandises sortant d'Allemagne, en ce sens que toutes les marchandises à destination de l'Allemagne (quels que soient leur provenance et leur propriétaire) devaient être restituées et restituées immédiatement; au contraire, toutes les marchandises en provenance d'Allemagne devaient être retenues et vendues; c'est seulement à la fin de la guerre qu'elles devaient être relaxées ou le produit de leur vente remis sous les conditions que la Cour jugerait bon de fixer. Là-dessus il échafaude une argumentation habile et ingénieuse. Mais je ne trouve rien qui m'indique un tel système à la base de l'Ordre en Conseil ; et s'il est nécessaire de recourir à cette distinction entre les marchandises en provenance ou à destination d'Allemagne pour étayer l'argumentation, cela affaiblit l'argumentation de M. Balloch en faveur de la restitution immédiate des marchandises. Ici la difficulté résulte surtout des termes : « ou qui sont propriété ennemie » insérés à l'article 3. J'ai senti dès le début qu'il n'était pas très aisé de donner une explication complète et satisfaisante des raisons qui déterminèrent l'insertion de ces termes. J'ai essayé de trouver le sens précis de l'Ordre de « Représailles » et sa portée peut, ce me semble, être définie de cette façon. Je considérerai d'abord les articles 1, 2 et 4, en raison de la réserve faite à l'article 3, qui exclut l'application de l'article 3 dans certains cas. En vertu de l'article 1er, les marchandises déchargées d'un vaisseau durant son voyage du port de départ à un port allemand, sans considération de leur provenance ou de leur propriété, seront restituées aux ayants-droits, aux conditions que fixera la Cour. En aucune façon l'article 1er ne tient compte de l'origine ou de la propriété. En vertu de l'article 2 les marchandises chargées sur un vaisseau dans un port allemand et déchargées en route après le départ de ce port allemand (ici encore sans considération de la destination ou de la propriété) seront retenues ou vendues ; mais il ajoute que, s'il agit de propriété neutre, on en donnera mainlevée sur demande du fonctionnaire compétent de la Couronne, ou que, en cas de vente, le produit en sera versé sur ordre de la Cour avant la conclusion de la paix, s'il est démontré que les marchandises étaient devenues propriété neutre avant le 11 mars 1915. En vertu de l'article 4, les marchandises chargées sur un vaisseau parti d'un port autre qu'un port allemand doivent, si elles sont : *a*) d'origine ennemie ou *b*) propriété ennemie, être déchargées, puis retenues ou vendues ; mais, ici encore, si elles sont propriété neutre, bien que de provenance ennemie, elles pourront faire l'objet d'une mainlevée sur demande du

fonctionnaire compétent de la Couronne, ou, en cas de vente, le produit de leur vente pourra, sur ordre de la Cour, être payé avant la conclusion de la paix, s'il est démontré qu'elles étaient devenues propriété neutre avant le 11 mars 1915. Nous en venons maintenant à l'article 3 qui dispose que les marchandises chargées sur un vaisseau faisant route du port de départ à un port quelconque autre qu'un port allemand, doivent, si elles sont : *a*) destinées à l'ennemi ou *b*) propriété ennemie, être déchargées et restituées, aux conditions énoncées, à l'ayant-droit ; mais il y a une réserve importante, savoir que l'article ne s'applique pas aux cas tombant sous le coup des articles 2 et 4. Comme je l'ai indiqué au cours des débats, les réserves des articles 2 et 4 démontrent elles-mêmes implicitement (et, à mon avis, de toute nécessité) : primo, que la propriété ennemie ne peut pas du tout être relaxée durant la guerre ; et secundo, que le produit de la vente des marchandises ennemies ne peut être versé par la Cour qu'après la conclusion de la paix. Je ne puis m'empêcher de croire que les mots « ou qui sont propriété ennemie » se sont glissés par erreur dans l'article 3. On ne peut, à mon sens, si l'on tient compte des autres dispositions et de l'objet de l'Ordre, avoir eu en vue la restitution immédiate des marchandises ennemies aux ayants-droit (c'est-à-dire à des ennemies) ou, au cas de vente, la restitution immédiate du produit de la vente à un propriétaire ennemi. En tout cas, la formule de la réserve inscrite à l'article 3 est comme le montre l'Attorney General, très claire et très précise et exclut de son application les cas visés aux articles 2 et 4 ; les termes de l'article 4 sont, eux aussi, clairs et précis et s'appliquent évidemment aux faits en cause. Ayant décidé que les marchandises en cause étaient des marchandises ennemies en route vers un port ennemi, j'ordonne qu'elles seront retenues ou vendues suivant les prescriptions de la Cour pour en être disposé ultérieurement après la guerre.

Du 30 octobre 1916. — Haute Cour de Justice. Division d'Amirauté (en matière de prises). — Sir Samuel Evans, président. — Avocats : le Solicitor du Trésor.

142

Haute Cour de Justice
Division d'Amirauté (en matière de prises), 6 novembre 1916

NAVIRE NEUTRE, CONTREBANDE DE GUERRE, DESTINATION, VOYAGE CONTINU, CONNAISSANCE DE LA DESTINATION, CONFISCATION.

Un navire neutre se dirigeant sur un port neutre et qui transporte de la contrebande formant par son poids, son volume, sa valeur ou son fret la moitié de la cargaison est sujet à confiscation lorsque la contrebande, effectuant un

voyage continu, est destinée au territoire ennemi, sans qu'il y ait à considérer si l'armateur ou le capitaine a eu connaissance de cette destination.

(Navire danois *Maracaibo*)

La cargaison entière du navire danois *Maracaibo* ayant été confisquée comme contrebande de guerre, le sort du navire a donné lieu à débat ultérieur et à la décision suivante.

Sir Samuel Evans, président :

Ce navire danois a été capturé en novembre 1915 au cours d'un voyage du Vénézuela à Amsterdam. Il portait une cargaison complète de 287.654 kilos de divi-divi. A l'époque où le voyage a commencé, le divi-divi avait été déclaré contrebande conditionnelle. Avant la capture, il a été déclaré contrebande absolue. La cargaison a été condamnée par jugement de cette Cour (1). Les questions restant en suspens ont trait au navire.

Les propriétaires réclament sa relaxe ainsi que le fret, les frais et les débours. La Couronne demande sa condamnation. La requête de la Couronne est basée sur deux points, un de fait, l'autre de droit.

Il est d'abord soutenu que le navire est sujet à confiscation pour le motif que ses propriétaires ou son capitaine — qui est partiellement propriétaire — savaient que le navire était en entier chargé d'une cargaison de contrebande destinée finalement à l'ennemi à Hambourg, et de plus qu'eux ou lui avaient participé à la fraude par laquelle on a eu l'intention ou tenté d'amener la contrebande à un certain Weihl de Hambourg par l'entremise d'un agent nominal ou intermédiaire du nom d'Engelbrecht à Amsterdam.

En second lieu, il a été soutenu que le transport de marchandises de contrebande, formant la totalité de la cargaison, dans un voyage continu ou en transit qui avait pour but final le territoire ennemi, rendait le navire sujet, en droit, à confiscation et à condamnation, quelle que puisse être la connaissance que les propriétaires ou le capitaine en avaient eue.

Si la Couronne l'emporte sur la question de fait, la question de droit n'a pas besoin d'être tranchée.

Mais la question de droit a été pleinement discutée ; et comme elle est d'importance considérable et générale et que les parties sont désireuses de la voir trancher, j'ai pensé qu'il était bon de rendre également le jugement de la Cour sur ce point.

Il n'est pas nécessaire de répéter ce que j'ai dit des faits lorsque la cargaison fut condamnée. La charte-partie a été conclue le 27 mars 1915 et on a eu l'intention de la faire signer par Svarrer le capitaine et par Engelbrecht l'affréteur. On ne m'a pas dit si elle avait été signée. Le navire était à Hambourg à cette époque. Il s'y trouvait depuis le 16 septembre 1914. Son dernier voyage avait eu lieu du Vénézuela à Hambourg avec un chargement de divi-divi pour Weihl. Le voyage avait été commencé avant la

---

(1) Décision du 31 juillet 1916. Voy. *suprà*, t. II, p. 206 et s.

guerre. Il obtint un permis de continuer sa route d'un des navires de Sa Majesté croisant devant nos côtes le 3 septembre 1914. Il resta à Hambourg du 16 septembre 1914 au 1er avril 1915, date à laquelle il partit pour son voyage en exécution de la charte-partie qui a été visée. Au cours des années précédentes il avait été affrété par Weihl pour d'autres voyages afin de transporter du divi-divi à Hambourg. Au cours de tous ces voyages, Svarrer était le capitaine du navire. Son affidavit ne relate ni ce qu'il fit ni où il était pendant que le navire se trouvait à Hambourg ou lorsque la charte-partie fut signée. Il dit que la charte-partie a été conclue entre Hans Hansen Clausen et ledit Engelbrecht. Il ne donne aucun renseignement sur la situation d'Engelbrecht, ni sur ses rapports avec lui. Le Danish Insurance Institute a informé ledit H.H. Clausen, avant que son voyage ne commençât, que le divi-divi « avait été déclaré contrebande par les Anglais. » Dans sa communication il ne distingue pas entre contrebande conditionnelle et contrebande absolue.

Lorsque le navire quitta Hambourg il passa par le canal Kaiser-Wilhelm. Dans les débats antérieurs j'ai dit qu'Engelbrecht d'Amsterdam n'était qu'un instrument de Weihl, de Hambourg. Il n'a fourni aucune preuve. Plus tard, lui et Weihl se brouillèrent et MM. Toe, Laer et Cie d'Amsterdam ont été installés par Weihl à la place d'Engelbrecht, et, suivant un arrangement de Weihl, ils étaient appelés « Smith » dans tous les câblogrammes qui pouvaient être envoyés. Les chargeurs, Juan E. Paris et Cie, sont la même maison qui avait antérieurement envoyé du divi-divi à Weihl à Hambourg, sur le même navire, avec Svarrer comme capitaine.

Il n'a été fourni aucune preuve de relations commerciales ou de rapports entre les chargeurs et Engelbrecht. Je ne puis pas accepter le récit du capitaine que ni lui ni les propriétaires ne savaient ou ne soupçonnaient que les marchandises avaient une destination ennemie, ni qu'elles étaient propriété ennemie et contrebande de guerre. Cette dernière déclaration est réfutée par la lettre du 29 mars 1915, du Danish Insurance Institute à Clausen, l'informant que le divi-divi était contrebande.

La conclusion exacte de cet ensemble de faits est, je pense, que le capitaine et les propriétaires savaient que les marchandises chargées sur ce navire étaient destinées à Weihl à Hambourg et que le capitaine du navire le savait lorsqu'il présenta Engelbrecht comme étant le consignataire neutre *bona fide*, ceci afin d'avoir une base pour appuyer la réclamation des propriétaires. Il est à peine nécessaire d'ajouter que les réclamations pour la relaxe du navire et pour le fret, débours etc. sont toutes exclues.

Reste à examiner le point de droit. On peut le faire brièvement car j'ai exprimé mon opinion sur la pénalité encourue par les navires transportant de la contrebande, dans la sentence que j'ai prononcée dans l'affaire du *Hakan* (1), en juillet dernier. Il a été soutenu que le cas actuel diffère de celui du *Hakan* pour la raison que le voyage du *Hakan* avait pour desti-

(1) Voy. *suprà*, t. II, p. 183.

nation un port ennemi, tandis que le *Macaraibo* allait à un port neutre et que sa cargaison était seulement confiscable parce qu'elle était transportée comme partie d'un « voyage continu » à l'ennemi en territoire ennemi.

Les principes sur lesquels la sentence du *Hakan* a été basée ne s'appliquent pas, a-t-on dit, aux cas de « voyage continu ». Il a été soutenu que dans ceux-ci, la connaissance doit être prouvée et prouvée affirmativement par les capteurs. Il ne me semble pas qu'il existe de bonnes raisons pour établir cette distinction. Un navire peut transporter de la contrebande conditionnelle dans un port ennemi ; mais c'est seulement dans certains cas — par exemple lorsqu'il est prouvé que la contrebande était destinée au gouvernement ennemi ou aux forces ennemies ou à une base de ravitaillement — qu'il peut être condamné. Un navire peut également transporter de la contrebande absolue à un port neutre ; mais c'est encore seulement sur la preuve que les marchandises de contrebande étaient destinées, par transbordement ou par transit terrestre, au pays ennemi, qu'elles sont sujettes à condamnation. L'effet sur les belligérants serait le même dans les deux cas. Le commerce, s'il réussit, serait dans les deux cas préjudiciable au belligérant qui a le droit de capture et aiderait l'ennemi. Il est difficile de voir pourquoi la pénalité, dans le cas du navire, serait différente.

On doit remarquer que l'article 40 de la Déclaration de Londres s'applique au transport même de contrebande conditionnelle par voyage continu et transit par terre lorsque le pays ennemi ne possède pas de côtes. La connaissance n'entre pas en question. Le navire subit la même pénalité.

Je crois que dans l'état actuel du droit, tel qu'il est accepté et compris par les nations, l'élément de connaissance de la part des propriétaires ou du capitaine du navire a été éliminé lorsque la portion de contrebande transportée représente la moitié de la cargaison en poids, en volume, en valeur ou en fret. Le principe s'applique, à mon avis, lorsque le navire est porteur de cette proportion ou valeur de contrebande confiscable (absolue ou conditionnelle) quelles que soient les circonstances de fait qui, en droit, rendent celle-ci sujette à confiscation. En d'autres termes, si un navire, se rendant dans un port neutre, porte une cargaison de cette nature qui est légalement capturée comme prise parce que contrebande absolue ou conditionnelle ayant comme destination finale le territoire ennemi ou les forces ennemies ou une base de ravitaillement, le délit du navire est le même que s'il transportait de la contrebande conditionnelle à un port ennemi ; et il me semble que la même pénalité à l'égard du navire doit en être la conséquence. S'il n'est pas nécessaire de prouver la connaissance des propriétaires dans un cas, cela ne doit pas l'être davantage dans l'autre. Je ne vois aucune raison pour établir une distinction ni en logique, ni en pratique. Le commerce de contrebande, bien qu'il soit de ceux que les neutres aiment à entreprendre, présente nécessairement des risques. De grands risques signifient souvent d'immenses profits. Mais les risques peuvent êtres déterminés. Et si les belligérants doivent se prévaloir du droit de capture en mer qui leur est reconnu, les neutres doivent, afin d'amasser

leurs profits, soit courir les risques et les pénalités qui en découlent, soit les prévoir dans leurs contrats ou les couvrir par l'assurance.

La règle pratique adoptée dans le cas du *Hakan*, consistant à faire de l'importance qualitative ou quantitative de la contrebande le criterium au lieu de celui de la connaissance, évite à la Cour la nécessité de s'engager dans des enquêtes très difficiles et souvent peu satisfaisantes en ce qui concerne l'état d'esprit ou le degré d'information des personnes intéressées. D'après l'expérience de cette Cour je puis témoigner de cette difficulté. Le tribunal pourrait souvent avoir la certitude que la connaissance existait, ce qui serait suffisant pour des personnes consciencieuses, sans être à même, cependant, d'en fournir pas à pas une preuve suffisante ou précise. L'expérience a démontré aussi, non seulement l'ingéniosité et la multitude des procédés employés dans le commerce de contrebande, mais combien fréquemment aussi ce n'est que grâce à l'interception de lettres, de télégrammes ou de messages par télégraphie sans fil que les machinations ont pu êtres découvertes et dévoilées. Et si même, en vérité, il n'existe aucune connaissance actuelle, le commerçant peut-il aller à l'encontre des droits du belligérant en prenant le soin de ne pas savoir par une espèce d' « ignorance volontaire » ?

Je garde l'opinion que peu de propriétaires ou capitaines de navires appartenant aux pays Scandinaves ou à la Hollande éprouvent le besoin de savoir comment les articles ayant le caractère de contrebande sont envoyés en Allemagne soit par eau, soit par terre, par les ports neutres, lorsqu'ils ne peuvent atteindre les ports allemands par voyage direct. La connaissance de la destination de ces articles, dans des cas particuliers peut être difficile à établir par preuve actuelle et directe.

Si la règle de droit est actuellement celle que j'ai exposée, la Cour des Prises sera à même de rendre justice en agissant conformément à la loi, sans aucune arrière-pensée que sa décision soit basée sur des soupçons plutôt que sur des faits établis par une preuve stricte. Pour ces raisons, je décide, en raison des faits, que le *Macaraibo* doit être condamné à raison de la connaissance qu'avaient ses propriétaires et son capitaine; et de plus, que les principes de la sentence du *Hakan* s'appliquent au « voyage continu », et que, en conséquence, en droit, en dehors de toute question de connaissance, le *Macaraibo* doit être condamné.

Pas de condamnation aux frais. Faculté d'appel.

Du 6 novembre 1916. — Haute Cour de Justice. Division d'Amirauté (en matière de prises). — Sir Samuel Evans, président. — Avocats : Sir Maurice Hill et T. Mathew pour le Procureur Général, F. D. Mackinnon et R. A. Wright pour les réclamants.

143

Haute Cour de Justice
Division d'Amirauté (en matière de prises), 6 novembre 1916.

FRET, NAVIRE NEUTRE, CONTREBANDE DE GUERRE.

Le fret n'a pas à être payé par le capteur au navire neutre transportant de la contrebande de guerre sauf par mesure de grâce et discrétionnaire.

(Navires danois *Jeanne* et *Vera*, navires suédois *Forsvick* et *Albania* [fret]).

Sir Samuel Evans, président :

Dans cette affaire les propriétaires des navires réclament le fret, pour des marchandises de contrebande (1) transportées sur ces navires neutres. Les faits ont été complètement exposés au cours d'un débat antérieur par Sir Maurice Hill, pour la Couronne; lui et M. Aspinall, pour les réclamants, ont abondamment traité le point de droit. L'argument de M. Aspinall était que le fret devait être payé, sauf lorsque les propriétaires ont connaissance du caractère de contrebande des marchandises. Je crois qu'il résulte clairement, de toutes les autorités et des textes que le fret n'est jamais payé à des neutres en raison du transport de contrebande, sauf par mesure bienveillante et discrétionnaire. Dans une affaire américaine, celle du *Commercen* (1 Wheaton (Amer.) 382), Wheaton, dans la rubrique, définit ainsi le droit : « Le fret n'est jamais dû au transporteur neutre de contrebande »; et, dans sa note, p. 393, il dit : « Le fret et les débours sont presque toujours refusés par les Cours des Prises britanniques à un transporteur de contrebande. Il n'existe dans les ouvrages qu'un seul cas d'exception à cette règle; il s'agissait de toile à voile transportée à Amsterdam, la contrebande n'étant qu'en faible quantité parmi une variété d'autres articles »: c'est le cas du *Neptune* (3 C.Rob. 108; 1 Eng. P. C. 264).

Plus tard, le point fut définitivement et expressément décidé en Amérique dans l'affaire du *Peterhoff* où le fret fut refusé bien que la connaissance ait été négative. Il résulte également des délibérations des représentants des différentes Puissances à la Conférence de Londres qu'il a été entendu que le fret n'était jamais payable à l'égard de la contrebande. Je ne puis trouver que cette règle ait jamais été mise en doute. La règle étant ainsi, il n'est pas nécessaire que je perde du temps à un exposé des faits; mais il ne faut pas en déduire que je trouve que dans cette affaire les propriétaires et le capitaine ignoraient la nature de la propriété chargée ni la destination des marchandises de contrebande qu'ils transportaient après transbordement d'un navire allemand lui-même interné.

Les réclamations sont rejetées.

---

(1) Marchandises confisquées par jugement du 3 juillet 1916. Voy. *suprà*, t. II, p. 195.

Du 6 novembre 1916. — Haute Cour de Justice. Division d'Amirauté (en matière de prises). — Sir Samuel Evans, président. — Avocat : le Solicitor du Trésor, Thomas Cooper et Cie, Botterell et Roche.

144

Haute Cour de Justice
Division d'Amirauté (en matière de prises), 13 novembre 1916

PARTS DE PRISE, DESTRUCTION D'UN NAVIRE DE GUERRE ENNEMI PAR SON ÉQUIPAGE.

Le droit aux parts de prise existe au profit des officiers et équipages des bâtiments dont la présence a amené l'équipage d'un navire de guerre ennemi à détruire celui-ci.

(Navire de guerre allemand *Meteor*)

Les officiers et équipages d'une escadre de croiseurs légers réclament l'attribution de parts de prise à raison de la destruction du mouilleur de mines allemand *Meteor*. A l'approche de cette escadre l'équipage de ce bâtiment l'avait coulé.

Sir Samuel Evans, Président :

Je déclare que le Commodore Reginald Yorke Tyrwhit, commandant une escadre britannique de cinq croiseurs légers, était, ainsi que les officiers et l'équipage de son vaisseau et des quatre autres vaisseaux, présents à la destruction du bâtiment armé ennemi *Meteor*, le 9 août 1915. La destruction du *Meteor* fut la conséquence de l'action de ses officiers et de son équipage; mais ce navire était en une situation telle que sa destruction fut rendue nécessaire par la présence de l'escadre britannique. Les demandeurs ont par suite droit aux parts de prise, et comme il y avait 131 personnes à bord du vaisseau ennemi au moment de sa destruction, le montant de la gratification de prise, à raison de 5 livres par tête, est de 665 livres.

Du 13 novembre 1916. — Haute Cour de Justice. Division d'Amirauté (en matière de prises). — Sir Samuel Evans, président. — Avocats : Botterell et Roche, Arthur Tyler pour les réclamants; le Solicitor du Trésor pour la Couronne.

145

Haute Cour de Justice
Division d'Amirauté (en matière de prises), 27 novembre 1916

CONTREBANDE CONDITIONNELLE, CONSIGNATAIRE, DESTINATION AUX FORCES ENNEMIES.

Des marchandises de contrebande conditionnelle consignées à port neutre sont confiscables s'il résulte des circonstances que le consignataire désigné agissait comme intermédiaire de sujets ennemis qui envoyaient directement ces marchandises pour leur consommation par les forces ennemies.

(Navire américain *Maraccas* [cargaison])

Sir Samuel Evans, président.

Trois cents sacs de lard ont été chargés sur le *Maraccas*, navire américain et consignés de New-York à Copenhague, les chargeurs étant Hammond et Cie et les consignataires P. Buch et Cie. Les marchandises sont réclamées par Buch et Cie comme étant leur propriété. Elles ont été expédiées en mars 1915; une demande de comparution a été formulée par Buch et Cie vers la fin de juin 1915, mais leur réclamation n'a été enregistrée que le 17 avril 1916. Leur réclamation est appuyée ici par un document que l'on désigne comme étant un affidavit, lequel est tout à fait irrégulier. On peut le considérer comme une déclaration écrite. C'est la seule façon je crois de le considérer; il est écrit dans la forme d'un affidavit, préparé par ou pour Paul Buch de la maison P. Buch et Cie, comme déposant, mais il est signé par Hugo Salomonsen par procuration de MM. P. Buch et Cie. D'une manière ou d'une autre on en a autorisé la signature sous serment par Hugo Salomonsen pour MM. P. Bruch et Cie par devant le Vice-Consul à Copenhague. Je ne sais pas jusqu'à quel point ces Vice-Consuls sont au courant des affidavits, mais il semble qu'ils ont une façon particulière de faire leur travail — si on suppose qu'ils y connaissent quelque chose — en permettant qu'un document préparé « pour et au nom de » Paul Buch soit signé sous serment, sans explication aucune, par un tiers. En considérant le document quant à son contenu. M. Le Quesne dit qu'il y a preuve que les marchandises ont été payées. Il existe une déclaration qu'elles ont été payées, mais il n'existe pas de preuve satisfaisante qu'elles le furent. J'ai fait remarquer que bien qu'il soit déclaré que le montant des factures ait été acquitté et que les documents ont été levés, il n'y a aucune déclaration quant à la personne qui les a payées, ni à celle qui en a reçu les paiements. Bien que ce que dit la déclaration puisse être accepté, que les marchandises étaient payables par Buch et Cie, il n'en reste pas moins des omissions très importantes quant au mode et au moment du payement. Même si l'affidavit avait été régulièrement affirmé sous serment par le déposant, j'aurais

exigé une preuve nouvelle et plus précise du payement des marchandises afin d'établir qu'elles étaient devenues la propriété de Buch et Cie. Ce document a été enregistré le 23 octobre 1916; quelques mois avant, c'est-à-dire en juillet 1916, un affidavit a été rempli par M. Greenwood en la forme qui nous est maintenant familière : il contenait des détails très importants. Cette preuve fut enregistrée le 27 juillet 1916 et était donc utilisable pour les réclamants dans cette affaire longtemps avant l'enregistrement de leur prétendue preuve. Les déclarations contenues dans l'affidavit de M. Greenwood concernant Buch et Cie sont très spéciales. « Buch P. et Cie » sous certaines adresses à Copenhague, « ont été, à la déclaration de guerre, désignés comme agents de G. H. Hammond et Cie, dont l'agent scandinave était, avant la guerre H. F. Kirsten de Hambourg. Cette maison a fait de nombreuses affaires avec l'Allemagne et particulièrement avec le Reichsankauf de Berlin, qui achetait des provisions, etc..., avec de l'argent fourni par le Gouvernement allemand et les marchandises ainsi achetées étaient envoyées directement au service de l'intendance de l'armée pour l'usage des troupes en campagne. Les intermédiaires entre Buch et Cie et la Reichsankauf sont deux hommes nommés Delbanco et Stirkins, tous deux allemands, résidant au Palace Hôtel, à Copenhague. Quelques-unes des consignations de Buch et Cie étaient aussi achetées par Oscar Wulff de Hambourg. Ils agissaient comme consignataires d'expéditions de l'Amérique du Sud destinées à des négociants de Hambourg et ils étaient les réclamants de marchandises qui ont été condamnées dans l'affaire du *Kim* et dans d'autres. » Cet affidavit contient aussi certains documents interceptés — des télégrammes — auxquels il n'est pas indispensable de me reférer. Je dirai seulement à ce sujet qu'il existe des télégrammes se reférant à des consignations à Buch et Cie de Copenhague, échangés entre des personnes en Amérique et Riensch et Held de Berlin entre autres. Il y a aussi une lettre très importante de Riensch et Held de Hambourg. J'en déduis qu'ils ont une maison à Hambourg et une à Berlin, cette lettre étant de Hambourg. Elle contient ce paragraphe :

« Afin de régler la question d'assurance d'une façon satisfaisante, le mieux serait, à notre avis, que vous expédiez le café à New-York, c'est-à-dire à vos amis ou à nos correspondants, MM. G. Amsinck et Cie, et lorsque cette opération aura été faite d'une façon satisfaisante, d'expédier le café à l'adresse de MM. P. Buch et Cie à Copenhague. Ces Messieurs savent que toutes les consignations arrivant directement de vous ou par New-York sont pour nous, sans que vous ayiez à leur donner un avis à cet effet. Comme vous le savez déjà, il est mieux que notre nom ne paraisse ni dans la correspondance, ni sur les connaissements se reférant à des consignations pour nous, de sorte qu'il sera toujours possible de prouver que l'expédition est faite de neutres à neutres. »

Il existe aussi des lettres dans un autre affidavit de M. Greenwood, enregistré séparément, au sujet de 158 sacs de café et qui démontrent que les communications avaient lieu directement avec Buch et Cie. M. Le Quesne dit que je ne devrais pas déduire d'une déclaration faite par un négociant

en Allemagne ou en Amérique que Buch et Cie consentaient à agir comme intermédiaires. Il faudrait que la Cour fût bien crédule pour ne pas tirer dans ces circonstances cette conclusion contre Buch et Cie. Aucune des déclarations auxquelles je me suis référé n'a été combattue ou expliquée par Buch et Cie. Ces allégations très importantes de l'affidavit de M. Greenwood, appuyées par les documents, sont laissées par les réclamants entièrement inexpliquées.

Je n'hésite pas à arriver à cette conclusion que Buch et Cie agissaient simplement comme intermédiaires et n'étaient pas les consignataires réels *bona fide* de ces 300 sacs de lard et n'en étaient en aucune façon les acheteurs, ni les propriétaires, mais qu'ils n'agissaient, à Copenhague, que comme des gens qui pouvaient et voulaient faire parvenir les marchandises à Hambourg ou à toute autre place d'Allemagne. Je déduis également des preuves, qu'agissant ainsi comme intermédiaires, c'était pour le compte des gens de Hambourg qui s'occupaient de marchandises et produits de cette nature — café, lard ou autres — en vue de les envoyer directement pour être consommés par les forces allemandes. Ces marchandises étant de la contrebande conditionnelle, destinées à un pays ennemi pour l'usage de ses troupes, je dis qu'elles ont été légalement saisies comme prise et je condamne le produit de la vente actuellement devant la Cour.

Du 27 novembre 1916. — Haute Cour de Justice. Division d'Amirauté (en matières de prises). Sir Samuel Evans, président. — Avocats : le Solicitor général et R. A. Wright pour la Couronne; Le Quesne pour les réclamants.

146

Cour des Prises de S. M. Britannique en Egypte (siégeant à Alexandrie), 7 décembre 1916

NAVIRE ENNEMI, MARCHANDISES ANGLAISES, DÉCHARGEMENT, MOTIF RAISONNABLE, MARSHAL DE LA COUR DES PRISES, NAVAL PRIZE ACT DE 1864, PERTE, DÉTERIORATION, INCENDIE, RESPONSABILITÉ, BONNE FOI.

Le capteur et le gardien de marchandises appartenant à des propriétaires anglais qui ont été déchargées d'un navire allemand capturé sans motif raisonnable et avant que le navire ait été remis au Marshal de la Cour des Prises conformément à l'article 16 du Naval Prize Act de 1864, sont responsables de la perte et de la détérioration causées à ces marchandises par un incendie, alors même qu'ils auraient agi de bonne foi.

(Navire allemand *Sudmark* [cargaison])

Grain, juge.

La présente action est intentée par certaines Compagnies britanniques contre le capitaine Gilpin Brown, de la marine Royale, commandant du navire de S. M. *Black Prince*, en tant que capteur du navire allemand *Sudmark*; contre le lieutenant Grogan, de la marine Royale, qui remplissait alors les fonctions de gardien séquestre pour le compte de la Couronne, en tant qu'agent du capteur et que gardien du vapeur *Sudmark*, et contre le Général commandant, comme étant en partie responsable du déchargement du navire. Le Procureur de S. M. est également compris parmi les défendeurs.

Il est demandé 31.400 livres pour les dommages causés à du coprah du fait d'un incendie qui éclata à la douane d'Alexandrie, où avait été emmagasiné le coprah après son déchargement du vapeur *Sudmark*.

On prétend que les défendeurs sont responsables du dommage causé en raison de la négligence dont ils ont fait preuve en s'occupant de ce coprah. La négligence, soutient-on, consiste en ce que c'est à tort que le vaisseau a été déchargé avant remise à la Cour des Prises : on a négligé d'assurer la marchandise après déchargement : on a négligé de procéder avec le soin voulu au déchargement, au magasinage et à la surveillance de la cargaison, en particulier : *a*) on a laissé la cargaison exposée à la pluie sur les quais ; *b*) les sacs contenant la cargaison étaient en contact avec les parois métalliques des hangars ; *c*) on a négligé d'assurer une aération convenable, et *d*) on a négligé d'exercer la surveillance qu'il aurait fallu et même toute surveillance, pour prévenir les incendies par malveillance ou toutes autres causes possibles d'incendie.

L'exposé de l'affaire est le suivant :

Le vapeur allemand *Sudmark* fut capturé dans la mer Rouge par le navire de S. M. *Black Prince* le 15 août 1914, conduit dans le port d'Alexandrie le 20 août 1914 et remis au lieutenant Grogan, contrôleur maritime des Ports Egyptiens et de l'Administration des Phares qui remplissait alors les fonctions de « gardien séquestre » pour le compte de la Couronne.

Vers le 15 septembre 1914, le navire fut déchargé, et le coprah placé dans les hangars de la douane du Gouvernement.

Compétence en matière de prises fut donnée à la Cour Suprême de S. M. Britannique en Egypte par un Act du Parlement du 18 septembre 1914 et par un Ordre en Conseil de S. M., en date du 30 septembre 1914. Les commissions des juges furent signées à Londres le 1er octobre 1914 et les fonctionnaires de la Cour des Prises furent nommés le 12 octobre 1914. Il y avait aussi des Cours des Prises siégeant à Gibraltar en août 1914, et à Malte en août ou au début de septembre 1914.

Le feu éclata dans les entrepôts des Douanes, le 17 octobre 1914, et le *Sudmark*, avec le reste de sa cargaison fut saisi par la Cour des Prises le 21 octobre 1914.

Le feu endommagea ou détruisit environ 80.000 sacs de coprah. Le coprah gâté fut vendu par la suite et produisit environ 5.000 livres.

Le coprah, s'il n'eût été brûlé, aurait fait l'objet d'une mainlevée de saisie au bénéfice des divers réclamants.

On constate que dans ce port on ne savait guère comment traiter le coprah; au moment du déchargement de la cargaison, de l'incendie et par la suite, on constate qu'on croyait généralemenent que le coprah pouvait s'échauffer et prendre feu spontanément. Mais de très nombreux affidavits d'experts qui savent comment doit être traité le coprah et un de M. Ballantyne, membre de la Société de Chimie, ont été présentés et affirment que le coprah n'a pas cette tendance ; et en majorité ils déclarent que, pour autant qu'ils le sachent, ils n'ont jamais entendu parler d'un cas de combustion spontanée.

M. J. F. Elsworth, qui a une expérience de vingt-sept ans de cette sorte de marchandise, témoigne également devant moi qu'il n'a jamais entendu parler d'un cas de combustion spontanée du coprah.

Le Marshal de S. M. a également témoigné et déclaré qu'il a déchargé du coprah, en mars 1915, d'autres navires capturés en même temps que le vapeur *Sudmark*, et qu'il « ne semblait nullement échauffé quand il le déchargea ; il était tout en excellente condition ».

Les causes de l'incendie ne sont pas encore découvertes. M. Elsworth, dans son témoignage, déclare que « l'incendie est très vraisemblablement dû à la malveillance. »

Les demandeurs n'ont absolument pas réussi à prouver que le déchargement, le magasinage et la surveillance de la cargaison une fois débarquée n'ont pas été faits avec le soin voulu ; en fait, M. Alexander admet qu'on n'a pas été capable de prouver de la négligence à cet égard, mais il maintient que c'est à tort que le vaisseau a été déchargé avant sa remise à la Cour des Prises; qu'on agissait illégalement en opérant de la sorte sans une ordonnance de la Cour des Prises. Il attribue tout le dommage causé à cet acte illégal, et parce qu'il était illicite et illégal il soutient qu'il est entaché de négligence. Il soutient également que le fait de n'avoir pas assuré la marchandise était une négligence.

Le gardien séquestre, le lieutenant Grogan, de la marine Royale, déclare dans son affidavit que le navire fut déchargé sur son ordre et dans l'exercice de ses droits discrétionnaires de « gardien séquestre » et il en donne les raisons suivantes :

« *a*) Le capitaine du *Sudmark* m'avait vu à plusieurs reprises et m'avait écrit deux fois, le 30 août et le 8 septembre, me faisant remarquer chaque fois avec insistance qu'une portion de la cargaison était périssable, que la plus grande partie, en particulier le coprah, s'endommagerait si on la laissait à bord et qu'il était indispensable dans l'intérêt des propriétaires de la cargaison que celle-ci fût déchargée. »

b) Les autorités militaires l'avaient informé qu'elles avaient besoin de l'orge emmagasinée dans le *Sudmark* sous le coprah.

c) Il avait compris que l'Amirauté désirait réquisitionner le navire ; et, comme le déchargement prendrait deux ou trois semaines, il estimait qu'il était désirable de commencer tout de suite pour que le navire fût prêt.

d) Les Douanes égyptiennes avaient reçu l'ordre d'arrêter l'exportation de certaines marchandises et il était nécessaire de décharger les cargaisons d'articles divers pour trouver les marchandises sur lesquelles l'embargo avait été mis.

On produit une lettre du capitaine du vapeur *Sudmark* où il parle de la « détérioration de la marchandise dans le bateau » et où il demande, en constatant la nécessité urgente et impérieuse qu'il y a à éviter la détérioration complète des denrées, qu'on autorise la vente de la cargaison.

Le 18 octobre 1914, le capitaine Borrett, du navire de S. M. *Warrior*, arriva dans le port d'Alexandrie ; le lieutenant Grogan lui remit le *Sudmark* qui était alors déchargé et obtint de lui un reçu par écrit constatant la remise du navire aux capteurs.

On produit aussi des lettres du directeur adjoint du ravitaillement et des transports, le lieutenant-colonel Ward, qui demandait comment il pourrait entrer en possession de l'orge qui se trouvait sur le *Sudmark* et invitait finalement à la faire mettre de côté pour lui, car « actuellement il ne savait pas l'endroit où on en avait besoin. » Les autorités militaires finirent par en prendre livraison vers le 6 octobre 1914.

MM. Alexander et Perrott, au nom des demandeurs, déclarent très catégoriquement que le lieutenant Grogan n'avait pas le droit d'ordonner le déchargement, qu'il était seulement l'agent du capteur et que le navire ne pouvait légalement être déchargé tant qu'une ordonnance n'avait pas été rendue par la Cour des Prises. Ils exposent que c'était un acte illégal et, par conséquent, entaché de négligence, et qu'on n'était pas en droit de procéder à une réquisition ou à des actes préliminaires à une réquisition tant que le navire n'avait pas été remis à la Cour des Prises.

M. Jeffes, au nom du Général commandant les troupes, déclare que les autorités militaires n'ont absolument rien à voir à l'affaire ; qu'elles n'ont en aucune façon insisté pour qu'on débarquât les marchandises. En fait, elles se bornèrent à demander quelle procédure devait être suivie pour obtenir les marchandises qu'elles déclaraient, en même temps, n'être nullement pressées d'avoir.

En conséquence, il faut examiner le point de savoir si les défendeurs sont responsables en raison : (*a*) du déchargement des marchandises du navire avant sa remise au Marshal de la Cour des Prises ou à ses substituts ; (*b*) de la négligence à assurer les marchandises déchargées ; (*c*) de la négligence à prendre un soin suffisant du déchargement et du magasinage des marchandises.

Les plaignants ont admis pratiquement qu'ils n'avaient pas réussi à prouver qu'on avait négligé de procéder au déchargement et au magasinage avec le soin voulu et je déclare, en présence des témoignages qui me sont soumis, que le déchargement tout comme le magasinage furent faits avec tous les soins voulus.

Il reste à décider si les défendeurs se sont ou ne se sont pas rendus responsables des dommages résultant du déchargement de la cargaison avant remise du navire au Marshal de la Cour des Prises et sans ordonnance de la Cour des Prises et à trancher la question de l'assurance.

En vertu du Naval Prize Act, 1864, s. 16 (27 et 28 Vict. c. 25) : « Tout navire saisi comme prise et amené au port, dans le ressort d'une Cour des Prises, sera, immédiatement et avant de commencer le déchargement, remis au Marshal de la Cour. S'il n'y a pas de Marshal, le navire sera remis dans les mêmes conditions au principal fonctionnaire des Douanes du port. »

On a prétendu que le lieutenant Grogan était le représentant de la Cour des Prises car, à ce moment, aucun Marshal n'avait été nommé ; et le Procureur soutient qu'il était dans la position du « principal fonctionnaire des Douanes du port. »

Mais il me semble tout à fait évident que le lieutenant Grogan n'agissait en aucune façon comme représentant de la Cour des Prises, mais simplement comme simple agent des capteurs. Il se considérait lui-même, sans aucun doute, comme le simple agent des capteurs car, le 18 octobre 1914, au lieu de remettre le navire à la Cour des Prises, il le remit au capitaine Borrett, de la Marine Royale, représentant des capteurs, et en obtint reçu et, en définitive, le navire fut remis à la Cour des Prises par les capteurs. Il y avait, en fait, un « principal fonctionnaire des Douanes » dans la personne d'un Anglais au service des Douanes du Gouvernement égyptien, qui résidait au port d'Alexandrie.

On soutient également qu'en vertu des Prize Court Rules, Ordre XI, art. 1er, il est implicitement interdit de décharger les marchandises d'un navire sans une ordonnance du juge rendue sur demande du Marshal. Mais, pour les besoins de la présente affaire, il me semble suffisant de s'en tenir aux dispositions de la section XVI du Naval Prize Act, 1864.

Je constate que, jusqu'ici, nous avons établi les faits suivants, savoir : que l'agent des capteurs a déchargé le navire avant sa remise au Marshal de la Cour des Prises ou à son représentant ; que le coprah n'était pas susceptible de prendre feu spontanément ; que le navire n'aurait couru aucun danger si on l'avait laissé chargé jusqu'à ce qu'on ait obtenu une ordonnance de la Cour des Prises.

Il nous faut maintenant examiner si les capteurs ont ou n'ont pas à tort et sans motif raisonnable (sans pourtant qu'on puisse leur reprocher un acte répréhensible mais par erreur commise de bonne foi) fait décharger ce vaisseau contrairement à la loi et ne se sont pas rendus par là responsables des dégâts qui se sont produits après leur acte illégal.

Dans l'affaire *Lilley* c. *Doubleday* [1881] (L. R. 7 Q. B. D. 510), affaire débattue devant trois des plus distingués magistrats de l'époque (M. le Juge Grove, M. le Juge Lindley et M. le Juge Stephen), le défendeur était engagé par contrat à prendre en garde certaines marchandises dans un entrepôt déterminé ; mais il en entreposa certaines ailleurs et, sans qu'il y ait eu négligence de sa part — on ne suggéra pas dans l'argumentation qu'un entrepôt fût moins sûr que l'autre — elles furent détruites par le feu. On déclara que le défendeur était responsable, car il avait violé le contrat. On déclara également que la relation entre les dégâts et le fait reproché n'était pas trop indirecte.

M. le Juge Grove déclara : « Le défendeur s'était vu confier les marchandises dans un but déterminé et avec mission de les laisser dans un endroit déterminé. Il les transporta dans un autre endroit et doit être tenu pour responsable de ce qui se produisit à cet endroit. » Et M. le Juge Grove ajoutait : « Si celui qui a reçu une chose en garde se permet de la traiter d'une façon non autorisée par le déposant, il assume les risques résultant de ses agissements. »

Dans l'affaire qui m'est soumise, le navire se trouvait entre les mains des capteurs et de leur agent, le gardien séquestre, dans un but déterminé — savoir pour faire bonne garde sur le navire sans rompre charge jusqu'à sa remise à la Cour des Prises, la compétence de la Cour des Prises commençant dès qu'il y a saisie en prise, voir l'affaire du *Zamora* (1); mais ils se permirent de faire transporter la cargaison dans un entrepôt à terre, au lieu de la laisser sur le navire.

On a soutenu que le gardien séquestre ignorait absolument le fait qu'en vertu de la loi il devait recevoir un ordre de la Cour avant de pouvoir s'occuper de la cargaison et qu'il croyait aussi de bonne foi que le déchargement était nécessaire pour la sûreté du navire et du coprah. Mais ni l'ignorance de la loi, ni une erreur d'interprétation, ni le fait allégué ne peuvent innocenter les capteurs si cette ignorance ou cette erreur ont été une cause de dommages pour les parties non fautives.

Dans l'affaire de l'*Ostsee* [1855] (9 Moore P. C. 150 ; Spinks, 174 ; 2 Eng. P. C. 432) qui vint en appel devant le Conseil Privé, on décida que si, à tort et sans motif raisonnable, mais par suite d'une erreur non répréhensible, les capteurs saisissent un vaisseau que l'on reconnaît par la suite avoir été saisi et gardé sans raisons suffisantes, ces capteurs sont susceptibles d'être condamnés à verser des dommages-intérêts. Et, dans son jugement, le Très Honorable Pemberson Leigh déclare : « Et il importe peu que la partie qui est cause du dommage ait ou n'ait pas agi pour des motifs inadmissibles ou autres. Si le capteur ne s'est rendu coupable d'aucun acte répréhensible et intentionnel, mais a agi uniquement par erreur et méprise, la partie qui a subi le dommage a également droit à compensation entière pourvu que, par sa propre conduite, elle n'ait pas contribué à la perte. »

On fait également allusion dans ce jugement aux affaires appelées « Affaires du Cap Nicola Mole. » Il s'agissait d'affaires concernant des vaisseaux et des cargaisons français et hollandais capturés par des navires britanniques et traduits devant la Cour d'Amirauté de Saint-Domingue, qui rendit à leur égard un arrêt en bonne et due forme. On s'aperçut par la suite que cette Cour n'avait pas été régulièrement constituée en Cour des Prises et, deux ans après, les propriétaires des vaisseaux intentèrent contre les capteurs des actions en dommages-intérêts; et le Très Honorable Pemberton Leigh (2 Eng. P. C., p. 445) déclare : « Sûrement si l'absence d'actes repréhensibles de la part des capteurs, si une erreur commise de bonne foi, causée par les bévues du gouvernement, si la considération des

---

(1) Voy. *supra*, t. II, p. 92.

inconvénients qui en résultaient pour des officiers pris en particulier avaient pu, le moins du monde, servir de protection contre les revendications d'un neutre, ce mode de protection aurait existé en la circonstance. Pourtant les capteurs furent tenus pour responsables par la Cour d'Amirauté et furent dans la suite, pour autant que nous le sachions, indemnisés aux frais de l'Etat. »

Ces précédents furent invoqués devant le Conseil Privé qui ne les rejeta pas; et ces capteurs furent condamnés à des dommages-intérêts pour une erreur du Gouvernement. Mais pourtant il y avait eu une erreur et on devait donner une compensation aux parties non responsables qui avaient subi un préjudice.

Le Procureur a cité l'affaire du *John* (no 2) [1818] (2 Dodson, 336; 2 Eng. P. C, 232 *b*, 232 *c*) comme un précédent démontrant que les capteurs ne sont pas responsables des accidents purs et simples du sort; mais il s'agissait d'une affaire qui dépendait de l'ignorance d'un fait qu'il était impossible aux capteurs de connaître — savoir la conclusion de la paix entre la Grande-Bretagne et les Etats-Unis — les capteurs se trouvant alors en mer et sans communications avec la terre.

Dans les cas de la *Maria* (*n*o 2) et de la *Vrow Johanna* (*n*o 2) [1803] (4 C. Rob. 348; 1 Eng. P. C. 401), les cargaisons avaient été déchargées du navire et placées dans un entrepôt où elles avaient été volées; mais, avant le déchargement, on avait obtenu une ordonnance de la Cour. On déclara que les capteurs n'étaient pas responsables, car ils avaient fait preuve de la diligence voulue en ce qui concernait la cargaison; et Sir William Scott, dans son jugement, (1 Eng. P.C., p. 302) déclare : « Quand les marchandises furent introduites dans le magasin, elles se trouvaient sous la garde de la loi. Il devint nécessaire de les décharger du navire et le capteur obtint de la Cour un permis de déchargement. »

Dans l'affaire de l'*Elsebe* [1804] (5 C. Rob. 173; 1 Eng. P. C. 449) Sir William Scott déclare : « Les capteurs ont généralement un droit de saisie, sous là réserve qu'ils doivent soumettre la prise à l'autorité judiciaire et sont dans l'obligation de ne pas faire de saisies sans donner au tribunal compétent connaissance des navires et marchandises saisies, pour empêcher le droit de saisie de dégénérer en piraterie. »

Dans le cas des *Two Susannahs* [1799] (2 C. Rob. 132; 1 Eng. P. C. 208), cité à l'appui de la défense, les capteurs ne furent pas tenus de dédommager les propriétaires des cargaisons vendues pour un prix inférieur à leur valeur primitive; mais dans cette affaire, on décida nettement que la preuve d'irrégularités commises par les capteurs n'avait pas été faite.

C'est une affaire très sommairement rapportée et le jugement n'indique pas nettement que les marchandises aient été vendues sur ordonnance de la Cour des Prises ; mais il dit : « Elle (la cargaison) fut toutefois transportée à Livourne où existe une annexe permanente de la Cour d'Amirauté. » On constata qu'il n'y avait eu aucune irrégularité et ainsi on peut supposer que la vente fut faite par ordre de la Cour.

Dans l'affaire de l'*Anna* [1805] (5 C. Rob. 373; 1 Eng. P.C. 490) affaire que je mentionne parce que les réclamants l'ont citée pour démontrer que, s'il y

avait eu une nécessité urgente de décharger le *Sudmark*, c'était le devoir des capteurs de trouver un port où ils auraient pu obtenir de la Cour une ordonnance à cet effet, on décida : « C'est le devoir du capteur de conduire la prise dans le port convenable pour y être jugée ». — Voir aussi *The Washington* [1806] (6 C. Rob. 275; 1 Eng. P.C. 555) et *Peacok* [1802] (4. C. Rob. 103; 1 Eng. P.C. 381.)

L'ignorance de la loi ne sert point les capteurs, comme le déclare Sir William Scott dans l'affaire du *John* (*n*° *2*) (2 Dodson, 336; 2 Eng. P.C. 232 *c*): « Il ne peut invoquer l'ignorance de la loi pour excuser son acte; tout homme est tenu de connaître la loi à laquelle il est soumis, qu'il l'applique ou non, et, s'il commet une erreur, il est responsable des conséquences de sa propre méprise. »

L'officier gardien-séquestre appartenait à la Marine de Sa Majesté et ce n'était pas trop attendre de lui, je pense, qu'il connût le Naval Prize Act de 1864, spécialement puisqu'il s'occupait des navires de prise.

Les seules affaires de Cours de Prises dans lesquelles les capteurs ont été déclarés irresponsables en dépit de leur ignorance de la loi, sont des affaires où l'interprétation de la loi était si peu fixée et indéterminée qu'on ne pouvait s'attendre à ce que des personnes, sans pratique du droit, fussent capables de déterminer la voie légale à suivre, comme c'était le cas pour les affaires intéressant le *statut* des îles Ioniennes relativement à la Grande Bretagne en 1855, ou des Ordres en Conseil dont l'interprétation nécessitait une compétence juridique. — Voir le *Leucade* [1855] (Spinks, 217 : 2 Eng. P. C. 473), le *Luna* [1810] (Edw. 190 ; 2 Eng. P. C. 449), et le *Betsey* (n° 1) [1798] (1 c. Rob. 93 ; 1 Eng. P. C. 63).

Même une erreur commise de bonne foi (quand l'erreur n'est en aucune manière la faute des capteurs, mais la faute du Gouvernement auquel ils appartiennent) ne libère pas les capteurs de la responsabilité des conséquences de leur conduite.

Le Très Honorable T. Pemberton Leigh, dans l'affaire de *l'Ostsee* (9 Moore P. C. 150 ; Spinks, 174 ; 2 Eng. P. C. 441) déclare : « Ni dans les « textes, ni dans les précédents auxquels nous nous sommes référés dans « ce but, nous ne constatons... que l'erreur de bonne foi, bien qu'occasionnée « par l'action du gouvernement dont ils sont sujets, puisse les libérer (les « capteurs) de leur obligation de réparer les dommages qu'un étranger et « un neutre ont subis de leur fait. »

Les défendeurs soutiennent dans leur plaidoirie qu'il y avait un motif raisonnable de décharger le *Sudmark* du fait que « les autorités militaires « désiraient réquisitionner l'orge qui se trouvait sur le navire, et que, « pour ce faire, un déchargement immédiat était nécessaire. »

Le lieutenant Grogan, qui expose la même chose dans son affidavit, expose également que le capitaine du *Sudmark* le pressait de décharger le navire, car la cargaison était susceptible de s'avarier. Il expose aussi que « la Douane avait interdit l'exportation de certaines denrées et qu'il était désirable de décharger la cargaison... pour se rendre compte s'il existait de telles denrées à bord. »

Je dois avouer qne je ne saisis pas la dernière raison, car il n'était nullement question d'exporter une partie quelconque de la cargaison du *Sudmark* et, en ce qui concerne cette cargaison en particulier, il semble qu'il n'y avait aucune raison pour ne pas laisser indéfiniment la cargaison sur le navire.

En ce qui concerne le désir des autorités militaires de procéder à une réquisition, je ne puis convenir que ce soit là une justification suffisante ou même une justification sans plus du déchargement.

Le premier avis donné au nom des autorités militaires qu'elles pourraient avoir besoin d'une partie de la cargaison se trouve dans une lettre adressée par le lieutenant-colonel E. I. Ward au Directeur Général des Ports et de l'Administration des Phares (administration dont dépendait le lieutenant Grogan) qui remplissait aussi le rôle de Ministère du Ravitaillement et des Transports, où il déclarait: «J'ai l'honneur de vous demander de bien vouloir me renseigner « sur la procédure qu'il faut adopter pour prendre possession, etc... » et qui continuait par l'énumération des articles dont avaient besoin les autorités militaires. Or tout ce que ce service avait à faire était de dire : « Vous devez obtenir une ordonnance de la Cour des Prises » ou bien « Nous ne pouvons rien vous remettre sans ordonnance de la Cour. » Mais il répondit comme suit : « Si vous vous adressez au Service Central de notre administration — (la lettre porte l'en-tête de l'Administration des Ports et Phares) — ou pourra prendre des mesures pour faire décharger les denrées et les placer à votre disposition. » Ainsi donc la suggestion du déchargement n'était en aucune façon le fait des autorités militaires; en fait les autorités militaires n'étaient nullement pressées, car dans leur réponse (1er septembre 1914) elles déclarent : « Comme il n'est pas encore possible d'indiquer exactement les endroits où on en aura finalement besoin, on ne désire pas actuellement en prendre rapidement possession effective. » Les autorités militaires ne semblent pas avoir pris possession des denrées avant le 6 octobre 1914 environ.

Il est certain que dans sa correspondance le capitaine du *Sudmark* déclare que la cargaison est susceptible de s'avarier et demande qu'on la décharge et qu'on la vende, mais il ne va pas jusqu'à dire qu'elle est périssable parce qu'elle est susceptible de prendre feu, ou que le navire ou le reste de la cargaison courraient un risque quelconque si on laissait le coprah à bord.

Le lieutenant Grogan déclare également dans son affidavit qu'il avait compris que très probablement « l'Amirauté pourrait avoir besoin de réquisitionner le navire » ce qui l'amena à penser qu'il valait mieux le décharger tout de suite pour qu'il fût tout prêt. Mais c'était simplement son opinion et, en fait, ce ne fut qu'en février 1915, après jugement de la Cour des Prises suivi de confiscation, que le navire fut remis à l'Amirauté.

Tels étant les faits, j'estime qu'il est de mon devoir de conclure qu'il n'y avait aucune cause raisonnable justifiant le déchargement de ce navire, mais que l'officier chargé du séquestre, sans motif malhonnête et par suite d'une erreur commise de bonne foi, déchargea le navire contrairement

à la loi telle qu'elle se trouve dans la section 16 du Naval Prize Act, 1864.

Je suis également d'avis que la relation entre le dommage et les faits reprochés n'est pas trop indirecte : *Lilley* c. *Doubleday* (L. R. 7 Q. B. D. 510). Aboutissant à cette conclusion, je ne pense pas qu'il soit besoin d'examiner la question d'assurance,

Telles étant mes conclusions, je dois rendre un jugement accordant aux plaignants les dommages-intérêts qu'ils réclament et imputant les frais à la charge des défendeurs, le capitaine F. D. Gilpin-Brown, de la Marine Royale, et le lieutenant E. H. Grogan, de la Marine Royale, représentant les capteurs.

Quant au Procureur de S. M. il n'est en aucune manière responsable de ce qui est arrivé, et n'existait même pas à ce moment. Aussi je ne puis en aucune façon le tenir pour responsable; et quant au Général commandant les troupes en Egypte, j'estime qu'il ne s'est nullement rendu responsable de ce qui est arrivé car il n'eut rien à voir avec le déchargement, à part qu'il demanda quelle procédure il devait adopter pour obtenir certaines marchandises. Aussi la demande est repoussée en ce qui concerne le Général commandant les troupes en Egypte, les dépens étant mis à la charge des capteurs et du lieutenant Grogan, son codéfendeur. Je désire ajouter que la Cour n'a nullement l'intention de jeter la moindre suspicion sur la conduite des capteurs en l'affaire, car la Cour est d'avis que, dans le déchargement de ce vaisseau, les capteurs se comportèrent toujours dans l'idée honnête bien qu'erronée qu'ils agissaient dans l'intérêt de toutes les parties intéressées; et je n'ai aucun doute que, si les observations qui conviennent sont faites au Gouvernement de Sa Majesté, il seront dédommagés des dommages-intérêts et des dépens qu'ils ont à payer.

Du 7 décembre 1916. — Cour des Prises de S. M. Britannique en Egypte. — Grain, juge. — Avocat : C. H. Perrott et A. Alexander pour les réclamants; A. S. Preston et G. E. Jeffes pour les défendeurs.

147

Cour suprême de la Jamaïque, 14 décembre 1916

CONVENTION VI DE LA HAYE DE 1907, NAVIRE DE COMMERCE ENNNEMI SE TROUVANT DANS UN PORT AU COMMENCEMENT DES HOSTILITÉS, REMORQUEURS, ALLÈGES ; CONVENTION XI DE LA HAYE DE 1907, CABOTAGE.

L'article 1er de la Convention VI de La Haye de 1907 vise les navires de haute mer mais non les remorqueurs et allèges exclusivement utilisés à l'intérieur d'un port.

Des remorqueurs et allèges utilisés exclusivement à l'intérieur d'un port et

qui, d'après les circonstances, ne peuvent être considérés comme servant au cabotage, ne bénéficient pas de l'article 3 de la Convention XI de La Haye de 1907.

(Remorqueur *Atlas* et allèges 1/16, 2/16, 3/16)

Coll, Chief Justice :

Le remorqueur *Atlas* et ces trois allèges avaient été placés sous séquestre par ordonnance de la Cour dans des conditions semblables à celles de l'affaire du *Chile* (1) et avaient été remis temporairement à la Couronne. On demande maintenant l'annulation des susdites ordonnances, la condamnation du remorqueur et des allèges à titre de prises en vertu des droits d'Amirauté et leur remise à la Couronne au lieu de leur vente.

La Cour ayant décidé que le remorqueur et les allèges constituaient des biens ennemis se trouvant dans le port de Kingston lorsqu'éclata la guerre, et qu'à ce titre ils étaient susceptibles d'être saisis et séquestrés, il s'agit seulement de déterminer, en l'espèce, l'interprétation et le sens des Conventions de La Haye pour décider si le remorqueur et les allèges ont ou n'ont pas droit au bénéfice de l'article 1er de la Convention VI ou de l'article 3 de la Convention XI.

Relativement à l'article 1er, la question qui m'intéresse est la suivante : L'expression *navire de commerce* s'applique-t-elle au remorqueur et aux allèges? L'expression *navire de commerce* ne s'applique pas à toutes les catégories de navires appartenant à des particuliers et il me semble, eu égard à la protection assurée et aux conditions spécifiées ainsi qu'au préambule de la Convention VI de La Haye, que la catégorie de vaisseaux envisagée est celle des vaisseaux de haute mer utilisés pour des buts commerciaux, qui, par suite d'une opération commerciale entreprise et en cours d'exécution avant que n'éclate la guerre, se trouvent en cours de route vers un port ennemi au commencement des hostilités. Cette classification est inapplicable aux embarcations qui nous occupent. La protection accordée a pour but de permettre au vaisseau de continuer son voyage, de terminer heureusement l'opération commerciale et, pour cette raison, d'autoriser le navire à se rendre directement au port de destination ou dans tout autre port indiqué. « Port de destination » est un terme bien connu s'employant en parlant des vaisseaux qui font des voyages d'un port à un autre et qui entrent dans des ports leur servant de ports d'escale, mais ne se comprenant pas si l'on veut l'appliquer à un remorqueur et à des allèges utilisés exclusivement à l'intérieur du port où leur présence est permanente et non temporaire par nature. Le remorqueur et les allèges constituent une portion de l'avoir de la maison ennemie faisant du commerce à Kingston et servent sans aucun doute à favoriser et à faciliter les opérations commerciales des vaisseaux de cette maison qui font escale dans le port; mais ils ne peuvent, à mon sens, pour cette raison être considérés comme servant

(1) Voy. *supra*, t. I, p. 1.

au commerce international dont on se propose d'assurer la sécurité contre les surprises de la guerre. A mon avis le remorqueur et les allèges ne sont pas compris dans la catégorie des vaisseaux à qui seuls s'applique l'article 1er.

En ce qui concerne l'article 3, il suffit de dire qu'un remorqueur et que des allèges utilisés exclusivement à des opérations à l'intérieur du port ne peuvent en la circonstance être considérés comme servant au commerce local de cabotage et bénéficiant, de ce chef, des privilèges de l'article 3 de la Convention XI.

Confiscation prononcée.

Du 14 décembre 1916. — Cour suprême de la Jamaïque. — Coll, président. — Avocats : l'Attorney general E. St. Branch pour la Couronne.

148

Haute Cour de Justice.
Division d'Amirauté (en matière de prises) 18 décembre 1916

ORDRE EN CONSEIL DU 11 MARS 1915, PROPRIÉTÉ ENNEMIE, CARACTÈRE ENNEMI, TRANSFERT DE PROPRIÉTÉ, LIVRAISON, ARRÊT DE MARCHANDISES.

Doit être considérée comme propriété ennemie au sens de l'article 4 de l'Ordre en Conseil du 11 mars 1915, la propriété qui a le caractère ennemi selon les règles applicables en temps de guerre;

En conséquence, des biens d'origine ennemie qui ont fait l'objet d'un transfert de propriété à des acheteurs neutres mais sans livraison effective avant l'entrée en vigueur de cet Ordre en Conseil sont susceptibles d'être arrêtés et retenus.

(Navire danois *United States* [cargaison]).

Sir Samuel Evans, président :

La Couronne demande une ordonnance prescrivant la détention ou la vente de certaines marchandises saisies au cours d'un voyage de Copenhague aux Etats-Unis, pour le double motif (*a*) que les marchandises étaient d'origine ennemie, et (*b*) qu'elles étaient propriété ennemie. La requête est faite en s'appuyant sur l'article IV de l'Ordre en Conseil de « Représailles » du 11 mars 1915 (1).

On ne conteste pas que les marchandises fussent d'origine ennemie; mais les demandeurs soutiennent qu'elles étaient propriété neutre pour le motif qu'antérieurement à la saisie, leur propriété avait été transférée des vendeurs en Allemagne aux acheteurs en Amérique.

---

(1) Voy. *suprà*, t. I., p. XCVIII.

Les marchandises furent expédiées par colis postaux sur l'*United States*, vaisseau danois. Il s'agissait de marchandises d'espèces diverses et qui n'auraient pas été expédiées par poste en temps de paix. C'est un fait bien connu de la Cour que depuis la guerre les services postaux ont été utilisés pour le transport clandestin de la contrebande et d'autres articles et marchandises en provenance de pays étrangers à destination de l'Allemagne, ainsi que d'articles et marchandises d'espèces diverses en provenance de l'Allemagne à destination de pays étrangers.

Les marchandises, dans le cas qui nous occupe, consistaient en articles tels que chaînes et sacs de métal, perles de verre, cotonnades, peaux, gants et instruments de musique. Les catégories sont indiquées dans le manifeste.

. . . .

Les marchandises avaient été commandées avant la date où fut pris l'Ordre en Conseil de « Représailles » et, dans certains cas, les paiements avaient été faits avant cette date. Les marchandises devaient être fabriquées.

Les demandeurs ont soutenu que les marchandises devinrent leur propriété quand elles sortirent des diverses manufactures en Allemagne. Dans tous les cas elles sortirent des manufactures après qu'eut été édicté l'Ordre en Conseil de « Représailles ». La question à résoudre est celle de savoir si elle constituaient ou non « des biens ennemis » au sens de cet Ordre. Pour exprimer la même question sous une forme différente, les marchandises avaient-elles dans ces conditions perdu leur caractère ennemi et acquis un caractère neutre avant la saisie ?

L'Ordre en Conseil de « Représailles » concerne le commerce maritime entre belligérants (et, comme conséquence obligée, également ce commerce dans ses relations avec les neutres) en état de guerre. Comme je l'ai déjà fait remarquer, il n'allonge pas la liste des articles confiscables et susceptibles d'être condamnés comme prises maritimes de guerre. A cet égard, il traite le commerce neutre avec plus de bienveillance et de générosité que l'ancienne législation et la législation existante sur le blocus strict. Selon cette dernière législation, les navires et les cargaisons étaient irrémédiablement condamnés comme prises lorsqu'ils rompaient ou tentaient de rompre le blocus.

En vertu de l'Ordre en Conseil de « Représailles » les navires sont relâchés et les cargaisons ou leur montant en espèces, si la vente est ordonnée, sont seulement mis sous séquestre jusqu'à la conclusion de la paix, Mais malgré l'existence de cette importante différence entre les résultats de la mise en pratique de l'Ordre et de la stricte application de la législation du blocus, il est évident que l'Ordre traite le commerce maritime en temps de guerre par analogie avec la législation des prises. De fait, c'est du droit international en matière de prises que l'Ordre, en tant que mesure de représailles, tire sa validité.

Aussi est-il essentiel d'examiner comment la question du transfert de la propriété est considérée par le droit international en matière de prises.

Le transfert des marchandises expédiées par mer durant la guerre est

considéré par le droit international d'un point de vue absolument différent de celui adopté par ce droit ou par le droit interne en temps de paix.

Dans l'affaire du *Southfield* [1915] (1) cette question a déjà été examinée par la Cour. J'ai cité, à cette occasion, des extraits de l'ouvrage de M. le Juge Story, du jugement rendu par Lord Stowell dans l'affaire *Vrow Margaretha* [1799] (1 C. Rob. 336; 1 Eng. P. C. 149) et de celui rendu par Lord Kingsdown dans l'affaire du *Baltica* [1857] (11 Moore P. C. 141; 2 Eng. P. C. 628), de sorte qu'il est inutile de les reproduire à nouveau.

La règle, très brièvement exposée, est la suivante : quand les marchansont expédiées par mer, les droits du capteur ne peuvent pas être mis en échec par un simple transfert de la propriété légale au moyen de documents sans livraison effective des marchandises elle-mêmes. Ces droits ne peuvent être mis en échec que si le transfert effectif de la possession des marchandises comme celui de leur propriété a été opéré avant la saisie.

On a qualifié ces transferts de transferts *in transitu*. Il ne faut pas entendre par là des transferts opérés seulement tandis que les marchandises sont en cours de transport sur mer dans la période qui sépare l'expédition de la réception. Je prends des exemples concrets. Si les marchandises de contrebande ont été achetées par l'ennemi en Amérique avant leur expédition à New-York, dans des conditions telles que leur propriété légale reste sur la tête du vendeur de nationalité neutre conformément à la loi du temps de paix, elles peuvent encore être capturées au cours de leur transport par mer en Allemagne à destination de l'acheteur ennemi pour le motif qu'elles lui appartiendraient au moment de la livraison, quel que soit le vaisseau, neutre ou non neutre, qui puisse les transporter. Ainsi donc si des marchandises quelconques achetées dans ces conditions étaient expédiées sur un vaisseau ennemi ou sur un navire britannique ou allié, elles seraient susceptibles de capture. Il ne servirait à rien de répondre en déclarant qu'il résulterait des dispositions de la loi interne qu'il n'y avait pas de transfert de propriété jusqu'à ce que les marchandises soient arrivées intactes en possession de l'ennemi. Les marchandises seraient regardées en pareil cas comme propriété ennemie.

Aussi, pour ce qui est des marchandises expédiées du pays ennemi, si elles sont achetées par des neutres en cours de guerre, le contrat est considéré comme nul, et on considère que leur propriété reste dans les mains où elles se se trouvaient au moment de leur expédition jusqu'au jour où elles sont effectivement livrées. (Voir Story, *Notes on the Principles and Practice of Prize courts*, éd. Pratt, p. 64).

Considérant la doctrine du voyage continu, il n'y a en réalité aucune différence si, à l'une ou l'autre extrémité du parcours par mer, il y a un transit par terre ; et de même que les marchandises expédiées de New-York sur l'Allemagne à destination de l'ennemi sont considérées comme « porpriété ennemie », de même les marchandises expédiées d'Allemagne sur New-York sont également considérées comme « propriété ennemie » au

(1) Voy. *suprà*, t. I, p. 302 et s.

point de vue des droits des capteurs. Les mêmes principes doivent être appliqués, que le transport des marchandises ait lieu d'Est en Ouest ou d'Ouest en Est. Admettre le contraire serait encourager des opérations fictives conclues pour tromper et frustrer les capteurs. Voir *The Baltica* (11 Moore P. C. 141; 2 Eng. P. C. 628).

A raison de cette analogie je déclare que dans l'Ordre en Conseil de « Représailles » il faut entendre par « propriété ennemie », comme c'est certainement le sens, la propriété qui doit être regardée comme ayant « un caractère ennemi » en temps de guerre. Cette façon de voir me paraît conforme aux dispositions de l'article 4 de l'Ordre concernant les marchandises devenues propriété neutre *avant* la promulgation de l'Ordre. Admettre qu'il en soit autrement serait rendre illusoires toutes les dispositions de l'Ordre relatives à la « propriété ennemie » car, pour les contrecarrer, il suffirait qu'un ennemi, d'accord avec un neutre qui sympathise avec lui, fît en sorte que toutes les marchandises expédiées en Allemagne ou en provenant soient en théorie et sur le papier attribuées en pleine propriété au neutre au sens strictement légal du mot pendant toute la durée du transit.

Pour les raisons indiquées, je décide que les marchandises étaient propriété ennemie et d'origine ennemie et j'ordonne qu'elles soient placées sous séquestre jusqu'à la conclusion de la paix, en autorisant la Couronne à demander qu'il soit prescrit par ordonnance de les vendre et de placer sous séquestre le produit de la vente.

Du 18 décembre 1916. — Haute Cour de Justice. Division d'Amirauté (en matière de prises). — Sir Samuel Evans, président. — Avocats : le Solicitor du Trésor pour le Procureur Général; Hewitt, Woollacott et Chown, pour les réclamants.

149

Haute Cour de Justice
Division d'Amirauté (en matière de prises), 18 décembre 1916

TITRES D'EMPRUNT, MARCHANDISES, ORDRE EN CONSEIL DU 11 MARS 1915, ARRÊT DE MARCHANDISES

Les titres d'emprunt du Gouvernement allemand constituent des marchandises au sens de l'Ordre en Conseil du 11 mars 1915 ;

En conséquence, ces titres expédiés d'Allemagne en Amérique sont sujets à être arrêtés et retenus.

(Navire danois *Frederik VIII* [cargaison])

Sir Samuel Evans, président :

La question à trancher dans cette affaire est celle de savoir si les titres

d'emprunt du Gouvernement allemand constituent ou non des « marchandises » ou des « denrées » dans le sens et dans le champ d'application de l'Ordre en Conseil de « représailles » du 11 mars 1915 (1). Des titres d'emprunt du Gouvernement allemand, d'une valeur nominale de 30 000 marks, furent expédiés par la direction de la Disconto Gesellschaft de Berlin à la maison Beckmann et Jorgensen de Copenhague, pour être transférés à la State Commercial and Savings Bank de Chicago. Ils furent expédiés par le vapeur *Frederik VIII* le 30 mars 1916. Quelque jours après, on exigea leur déchargement par application dudit Ordre en Conseil de « représailles ».

La Couronne demande actuellement une ordonnance prescrivant leur mise sous séquestre en tant que marchandises d'origine ennemie et/ou appartenant à l'ennemi. Personne ne les a revendiqués, mais un affidavit a été établi au nom de la banque américaine et soumis au Procureur Général. Aucune ordonnance prescrivant leur mise sous séquestre ne peut être rendue si les titres ne rentrent pas dans la catégorie des « denrées » ou des « marchandises ». L'Ordre en Conseil vise des matières analogues à celles des prises maritimes, bien qu'il se garde de soumettre les marchandises à confiscation. Selon le droit des prises, les titres et les coupons annexés seraient considérés comme marchandises susceptibles de saisie et de confiscation en tant que valeurs réalisables, instruments négociables ou *choses in action*, s'ils constituaient un bien ennemi sur un vaisseau ennemi, britannique ou allié.

Story déclare que « la juridiction ordinaire des prises de l'Amirauté s'étend à toutes les captures faites sur mer..., que les biens ainsi capturés consistent en marchandises, en navires ou en simples *choses in action* ». Story, *Notes on the Principles and Practice of Prize Courts*. Edit. Pratt, p. 28.

On peut observer qu'au regard du *Navel Prize Act* de 1864 (27 et 28 Vict. c. 25), « Le terme « marchandises » comprend tous les articles qui, suivant les usages de l'Amirauté et le Droit international sont sujets à être adjugés commes prises... » — section 2.

Prima facie, si les titres étaient des « marchandises susceptibles d'être capturées en tant que prises, on s'attendrait à les voir également compris dans l'Ordre en Conseil de représailles. Diverses interprétations de ce mot ont été données dans des affaires relatives à des testaments, à des contrats et à des documents légaux de diverses sortes, ainsi qu'à des Acts du Parlement traitant de sujets variés; mais il ne servirait à rien de citer ou de discuter ces affaires. La question est de savoir si les valeurs sont des « marchandises » (*goods*) ou des « denrées « (*commodities*) au regard de l'Ordre en Conseil auquel on se réfère.

Les raisons qui ont motivé l'Ordre en Conseil, résultat des méthodes appliquées par l'ennemi dans la guerre sur mer, sont bien connues. Le but

---

(1) Voy. *suprà*, t. I, p. XCVIII et suiv.

visé, est-il déclaré, consiste à augmenter les restrictions apportées au commerce de l'Allemagne et il est indiqué comme suit dans l'exposé des motifs : « Et attendu que Sa Majesté a dès lors décidé d'adopter de nouvelles mesures dans le but d'empêcher toutes espèces de marchandises d'atteindre ou de quitter l'Allemagne, ces mesures devant toutefois être appliquées sans risques pour les navires neutres ou pour la vie des personnes neutres ou non-combattantes, et en observant strictement les lois de l'humanité ».

Le terme « denrée » (*commodity*) a un sens étendu, indiquant tout ce qui est utile, commode ou qui peut rendre service, et il ne serait pas aisé de concevoir une expression plus large ou plus compréhensive que « denrées de toute nature ». C'est une expression plus employée dans le langage courant que dans la terminologie juridique; aussi n'est-il pas surprenant que dans le dispositif de l'Ordre en Conseil les termes juridiques « marchandises » (*goods*) et « biens » (*property*) soient employés simplement, sans adjonction d'autres termes tels que biens meubles (*chattels*), articles (*wares*) et marchandises (*merchandise*).

J'estime qu'il est tout à fait évident que les titres en question rentrent dans ces termes. Si on expédiait d'Amérique en Allemagne de l'argent, des billets de banque ou des chèques pour acheter ces titres, ils constitueraient évidemment des marchandises ou des biens à destination ennemie; de même, les titres envoyés dans l'autre sens constituent des marchandises ou des biens d'origine ennemie.

On peut aussi mentionner que dans la proclamation du 14 avril 1916, « l'or, l'argent, le papier monnaie, ainsi que tous autres instruments négociables et valeurs réalisables » sont traités comme des articles de contrebande absolue susceptibles de capture et de confiscation en tant que prises. Comme personne n'a introduit une revendication devant la Cour, je ne rends pas de décision sur le point de savoir si les titres appartenaient ou non à l'ennemi; mais, comme ils constituent des marchandises d'origine ennemie, j'ordonne qu'ils seront placés sous séquestre jusqu'à la conclusion de la paix, et qu'il en sera alors disposé comme la Cour le jugera bon.

Du 18 décembre 1916. — Haute Cour de Justice. Division d'Amirauté (en matière de prises). — Sir Samuel Evans, président. — Avocats : le Solicitor du Trésor pour le Procureur général.

150

Haute Cour de Justice
Division d'Amirauté (en matière de prises), 21 décembre 1916

Sujet ennemi, domicile commercial en pays neutre, Résidence, Caractère ennemi ou neutre des marchandises; Sujet ennemi, Résidence en Belgique, Caractère neutre.

Le domicile commercial d'un sujet ennemi en pays neutre de nature à mettre ses biens à l'abri de la capture en mer suppose essentiellement une résidence dans ce pays neutre.

Des sujets ennemis ne sauraient arguer de leur résidence en Belgique pour prétendre au caractère neutre après l'ouverture des hostilités.

(Navire anglais *Hypatia* [cargaison])

Sir Samuel Evans, président :

Cette demande concerne un envoi de 100 balles de laine expédiées de Buenos-Ayres sur Hambourg, à bord d'un vaisseau britannique, avant que n'éclatât la guerre. La laine était expédiée sous connaissement à l'ordre des expéditeurs pour être livrée à Hambourg. Les expéditeurs étaient des associés, MM. H. Fuhrmann et Cie, de Buenos-Ayres. Ils s'étaient engagés par contrat à vendre la laine à une Compagnie allemande, la Spinnerei Cossmannsdorf G. m. b. H. Le paiement devait être fait en traites sur la Dresdner Bank de Dresde, au compte des acheteurs. L'opération devait être faite pour le compte des expéditeurs par la maison Fuhrmann et Cie d'Anvers.

Les marchandises furent saisies à Liverpool le 14 août 1914. L'exploit fut lancé le 5 septembre 1914. Les requêtes furent présentées d'abord par MM. Fuhrmann et Cie, puis par MM. H. Fuhrmann et Cie, et, en dernier lieu, par les liquidateurs de la maison H. Fuhrmann et Cie. Les demandeurs étaient MM. H. Fuhrmann et Cie, de Buenos-Ayres, vendeurs et expéditeurs. Ils revendiquaient les marchandises comme étant des marchandises neutres, pour la raison que leur propriété n'avait pas été transférée d'eux aux acheteurs allemands.

Après un examen des faits, je déclare, en raison des principes admis dans l'affaire du *Miramichi* (1) qu'au moment de leur capture les marchandises appartenaient à MM. H. Fuhrmann et Cie, de Buenos-Ayres.

Il reste à résoudre la question de savoir si, conformément aux principes du droit international, cette maison a ou n'a pas le droit à la mainlevée des marchandises. Les « dramatis personæ » sont au nombre de quatre personnes. Elles constituaient entre elles, pour toute la période qui nous intéresse, trois maisons de commerce, une à Anvers, une autre à Buenos-Ayres, la troisième à Berlin. Les quatre personnes sont M. Peter Fuhrmann Mme Laura Fuhrmann (veuve de M. Johann Daniel Fuhrmann), M. Heinrich Fuhrmann et M. Richard Fuhrmann. La maison d'Anvers portait simplement le nom de maison Fuhrmann et Cie. Elle était composée de Peter, Heinrich et Richard les commandités, et de Laura, une commanditaire. La maison de Buenos-Ayres était sous le nom de MM. H. Fuhrmann et Cie. Elle était composée de Heinrich le commandité, et de Peter et Laura, commanditaires, tous trois sujets allemands. La maison de Berlin était sous le nom de MM. Richard Fuhrmann et Cie. Elle comprenait Richard, le commandité, ainsi que Peter et Laura, commanditaires.

---

(1) *Voy suprà*, t. I, p. 59.

Les demandeurs (la maison de Buenos Ayres) ont soutenu qu'ils avaient un domicile neutre, soit en Argentine, soit en Belgique. En tant que membres de la maison de Buenos-Ayres, ils revendiquaient un domicile commercial; et en tant qu'habitants d'Anvers ou de ses environs, ils prétendaient avoir acquis un domicile en Belgique. Pour ce qui est de cette dernière prétention, je déclare qu'il résulte clairement des témoignages qu'ils n'ont jamais acquis un domicile en Belgique et qu'ils n'ont jamais perdu leur nationalité allemande. Il est possible qu'ils eussent été en droit d'être considérés comme ayant un domicile commercial en Belgique grâce à leur maison de commerce d'Anvers lorsqu'ils y résidaient; mais la transaction en question n'a pas été faite par cette maison et la maison d'Anvers n'a pas revendiqué les marchandises.

Aucun des associés de la maison H. Fuhrmann et Cie n'habitait à Buenos-Ayres ou dans quelque localité de la République Argentine. Au début de la guerre ils furent tous expulsés de Belgique comme sujets allemands et ennemis de la Belgique. L'avocat des demandeurs a admis que Heinrich et Laura ont probablement été expulsés avant la saisie des marchandises. Pierre peut avoir été arrêté et expulsé plus tard. Quoi qu'il en soit, je ne pense pas que cela nous intéresse.

Heinrich, peu après son expulsion, se trouvait à Düsseldorf. Son état de santé était précaire et il mourut en Allemagne en juillet 1915. Il n'avait jamais cessé d'être un sujet allemand. Mme Laura Fuhrmann était la mère d'Heinrich. Elle l'accompagna en Allemagne. Elle était aussi commanditaire de la maison Richard Fuhrmann et Cie, de Berlin. C'est en Allemagne qu'elle a fait sous serment la déposition contenue dans son affidavit. Elle n'a jamais cessé d'être sujette allemande. Peter a servi dans l'armée prussienne durant la guerre franco-prussienne. A Anvers il était considéré comme un des chefs de la colonie allemande; et il a souscrit à l'emprunt de guerre allemand. Il a été également arrêté, emprisonné, puis expulsé par les autorités belges; et par la suite il est retourné à Anvers après l'occupation par les Allemands. C'est aussi un commanditaire de la maison Richard Fuhrmann et Cie de Berlin, et il n'a jamais cessé d'être un sujet allemand.

Les trois associés dans la maison des demandeurs étant allemands, la question s'élève de savoir si, en fait ou en droit, ils ont acquis un domicile commercial dans la République Argentine. C'est un fait bien connu que, d'après le point de vue anglais et américain en matière de droit international — qui, il est vrai, ne concorde pas avec les points de vue français ou allemand ou celui généralement admis en Europe — le sujet d'un Etat belligérant peut avoir un domicile commercial dans un Etat neutre, ce qui met ses biens à l'abri de la capture sur mer; mais j'estime que la résidence dans un Etat neutre est une condition essentielle de ce domicile. Je ne connais aucun cas où, par le seul fait de faire du commerce par l'intermédiaire d'agents ou de commis dans un Etat neutre, des sujets ennemis puissent y acquérir un domicile commercial sans résider dans cet Etat.

Dans son célèbre jugement de l'*Indian Chief* [1800] (3. C. Rob. p. 18; 1 Eng.

P. C. p. 252) Lord Stowell disait de M. Johnson, consul d'Amérique : « Du reste il est venu dans notre pays en 1783, s'y est livré au commerce, « et y a résidé depuis 1797 ; durant tout ce temps il devait, sans « doute aucun, être considéré comme un négociant anglais; car aucun « principe n'est mieux établi que le suivant : si une personne se rend dans « un autre pays, s'y livre au commerce et si elle y réside, elle doit, en vertu « du droit des gens, être considérée comme un commerçant de ce pays ».

Dans l'affaire de la *Venus* [1814] (8 Cranch. (Amer) 253), où la Cour Suprême des Etats-Unis discuta si complètement les questions de domicile commercial, on remarquera que dans tous les jugements, la résidence était regardée comme un élément essentiel. Sur cette question le Chancelier Kent déclare : « Si une personne réside dans un pays belligérant, ses biens sont susceptibles d'être capturés comme biens ennemis, et si elle réside dans un pays neutre, elle bénéficie de tous les privilèges et partage tous les inconvénients du commerce des neutres, » Kent, *Commentaries*, 14e éd., vol. 1, p. 75.

M. Dicey également, dans son *Conflict of Laws*, traite de cette question comme suit : « Un domicile commercial... est une résidence dans un pays dans le but d'y faire du commerce de sorte que le commerce ou le négoce d'une personne contribue ou participe aux ressources de ce pays, et c'est aussi, en conséquence, ce qui permet d'admettre que l'on détermine son caractère ennemi, ami ou neutre d'après le caractère de ce pays. Quand le domicile civil d'une personne est contesté, la question à résoudre est celle de savoir si cette personne s'est ou ne s'est pas établie dans un pays donné et n'y a pas fixé son foyer. Quand le domicile commercial d'une personne est contesté, la question à résoudre est celle de savoir si elle réside ou ne réside pas dans un pays déterminé dans l'intention d'y poursuivre son commerce. » Dicey, *Conflict of Laws*, 2e éd., p. 742.

On dit quelquefois que Lord Stowell, dans l'affaire du *Jonge Klassina* [1804], (5, C. Rob. 302; 1, Eng. P. C. 488), a exprimé l'opinion qu'un homme peut acquérir un domicile commercial dans plus d'un seul pays. Le passage auquel on se réfère est le suivant : « Un homme peut avoir des entreprises commerciales dans deux pays et s'il se comporte en commerçant dans les deux il est susceptible d'être considéré comme sujet de ces deux pays relativement aux opérations qui ont leur source respectivement dans ces deux pays. Le fait qu'il n'a pas de comptoir fixe en pays ennemi ne saurait être décisif : dans ce royaume combien de grandes entreprises commerciales ne sont-elles pas traitées dans les cafés? Une très grande partie de l'important commerce des assurances se traite ainsi. C'est vraiment une idée erronée que de croire qu'un comptoir ou un établissement fixe est nécessaire pour faire d'une personne un commerçant dans un pays quelconque; si elle s'y trouve elle-même et se comporte en commerçant de ce pays, cela suffit; et le seul fait d'y être dépourvu d'un comptoir fixe, ne portera pas atteinte au caractère commercial de ses opérations qui peut fort bien exister sans qu'il y ait un comptoir ».

Cette affaire mettait en jeu la question de l'exercice d'un commerce en dehors et au delà de celui autorisé par une licence particulière de commerce. Il n'a pas été décidé que l'existence d'un comptoir ou d'une maison de commerce fixe dans un pays neutre, sans que le commerçant ou son associé y réside, fasse bénéficier ce commerçant d'un domicile commercial neutre qui lui assurera, bien que sujet ennemi, la protection de ses marchandises contre la saisie maritime. De fait, le passage lui-même semble supposer que le commerce a lieu en pays neutre.

Je remarque qu'en s'occupant de cette affaire, le regretté M. Westlake déclarait : « Sans avoir d'associé dans une maison de commerce établie dans un pays donné, ou sans être elle-même associée d'une telle maison, une personne peut dans le même pays faire des contrats ou d'autres actes de commerce qui n'ont d'autres liens entre eux que la personne de leur auteur. Nous nous trouvons alors en présence de la situation de fait à propos de laquelle Lord Stowell a déclaré qu'une personne peut avoir des entreprises commerciales dans deux pays; si elle se comporte en commerçant dans les deux, elle est susceptible d'être considérée comme ressortissant de ces deux pays en ce qui concerne les opérations qui ont leur source respectivement dans les deux pays. » Westlake, *International Law*, 2e éd., t. II, p. 164.

Il ne faut pas croire que j'exprime un avis sur le point de savoir si une personne peut avoir dans deux pays neutres un domicile qui lui donnerait le droit d'être considérée dans les deux pays comme un commerçant neutre. Je conçois qu'il lui soit possible de pouvoir faire dans les deux pays un séjour suffisant dans ce but. Je n'examine pas non plus le cas d'un groupement ou d'une société dont les membres peuvent en théorie avoir une résidence dans le pays où son existence est admise. Pour parler de l'affaire actuellement soumise à la Cour, à mon sens, on ne peut admettre l'existence d'un domicile commercial tel que celui dont on réclame maintenant le bénéfice, si l'on n'a pas la preuve que les associés ou certains d'entre eux ont une résidence suffisante dans le pays où est entrepris le commerce ou là où est située la maison de commerce.

Il nous reste à examiner un autre argument. On a soutenu que les associés de la maison de commerce étaient des Belges et résidaient en Belgique. J'ai déjà exprimé l'avis qu'ils n'étaient pas devenus Belges et étaient restés sujets allemands; mais l'argument était que la résidence dans un pays neure était suffisante pour la constitution d'un domicile commercial dans un autre pays, relativement aux opérations qui avaient leur origine dans ce dernier pays. Je ne puis croire qu'il en soit ainsi; mais, en tous cas, il est de fait que, dans cette affaire, aucun des associés de la maison de Buenos-Ayres ne résidait à Anvers au moment où fut opérée la capture. Il est nettement établi par le droit des gens que les demandeurs doivent faire la preuve de leur caractère non-ennemi au moment de la capture. J'ai également décidé dans d'autres affaires qu'ils doivent en faire la preuve au moment où ils présentent leur demande en revendication, ainsi qu'à celui où est rendu le jugement.

Quel était donc le caractère des associés demandeurs en la cause au moment où furent capturées les marchandises ? Deux d'entre eux, sinon trois, avaient déjà été expulsés d'Anvers et de Belgique et étaient retournés en Allemagne. Leur résidence en Belgique avait donc pris fin. De fait, comme ils s'agissait de sujets allemands, elle prit fin quand l'Allemagne déclara la guerre à la Belgique. La position de telles personnes est exactement décrite par le Chief Justice Marshall dans le passage suivant du jugement qu'il rendit dans l'affaire du *Venus* (8 Cranch. (Amer.) p. 290) : « Le droit des citoyens ou des sujets d'un pays, de rester dans un autre pays est subordonné au bon vouloir du souverain de cet autre pays ; et si ce bon vouloir n'est exprimé que par les habitudes d'hospitalité générale qui font accueillir les étrangers et leur assurent la sécurité, on suppose qu'il prend fin quand cessent les relations pacifiques entre les deux pays. Quand éclate la guerre, les sujets d'un pays belligérant qui se trouvent sur le territoire de l'autre sont considérés comme ennemis et n'ont aucun droit d'y rester. »

De plus, en bonne logique, il résulte, à mon avis, des faits que les demandeurs prirent aussitôt parti pour leur pays, le pays ennemi, quand éclata la guerre. Si les trois Fuhrmann n'avaient aucun droit de rester à Anvers lorsque leur patrie eut déclaré la guerre à la Belgique, point n'est besoin d'examiner s'ils furent ou non expulsés avant la capture, car il n'est pas admissible qu'ils puissent invoquer une résidence à laquelle ils n'avaient aucun droit pour justifier la protection contre la capture en mer de marchandises quelconques faisant l'objet d'opérations se rattachant à leurs affaires belges, argentines ou autres.

La demande de MM. Fuhrmann et Cie est rejetée. Je déclare que la laine au moment de la capture constituait une marchandise ennemie sur un vaisseau britannique et, en conséquence, je décide qu'elle est condamnée comme prise en vertu des droits d'Amirauté.

Permis d'interjeter appel dans les trois mois contre versement d'un cautionnement de 300 livres.

Du 21 décembre 1916. — Haute Cour de Justice. Division d'Amirauté (en matière de prises). — Sir Samuel Evans, président. — Avocats : le Solicitor du Trésor, pour le Procureur Général ; Pritchard and Sons pour les réclamants.

151

Haute Cour de Justice
Division d'Amirauté (en matière de prises), 21 décembre 1916.

PART DE PRISE, DESTUCTION DE NAVIRES DE GUERRE ENNEMIS, PARTICIPATION A L'ENGAGEMENT

Jugé que n'ont point droit aux parts de prise pour destruction de navires de guerre ennemis, le navire de guerre britannique qui a organisé la défense

d'un port et, par son feu, éloigné de ce port ces navires avant l'ouverture de l'engagement au cours duquel lesdits navires ont été détruits, engagement auquel il n'a pas participé.

(Navire de guerre britannique *Canopus*)

Sir Samuel Evans, président :

La présente affaire concerne une demande du commandant, des officiers et de l'équipage du navire de S. M. *Canopus*, qui réclament une part dans la prime de prise de 12000 livres que j'ai attribuée en août dernier, à l'escadre de l'amiral Sir Frederick Sturdee à la suite de la destruction des navires de guerre allemands *Scharnhorst*, *Gneisenau*, *Leipzig* et *Nürnberg* au cours de la bataille navale livrée au large des îles Falkland en décembre 1914.

La loi actuellement en vigueur qui règle l'attribution des parts de prise est la section 42 du Naval Prize Act de 1864. Cette section est comme suit : « Si, à propos d'une guerre, il plaît à Sa Majesté de déclarer, par une Proclamation ou un Ordre en Conseil, son intention d'accorder des parts de prise aux officiers et équipages de ses bâtiments de guerre, lesdits officiers et équipages des bâtiments de guerre de Sa Majesté qui furent effectivement présents à la capture ou à la destruction d'un navire armé des ennemis de Sa Majesté auront droit à une répartition entre eux, à titre de parts de prise, d'une somme calculée à raison de cinq livres sterling pour chaque personne se trouvant à bord du navire ennemi au commencement de l'engagement ».

Le point à déterminer dans la présente demande est, en conséquence, celui de savoir si le commandant, les officiers et l'équipage du navire de S. M. *Canopus* se trouvaient effectivement présents lors de la destruction des quatre navires de guerre allemands susdits.

Il est bon de considérer la nature de la prime de prise ou « head-money » (prime par tête) comme on disait jadis. Elle n'était pas nécessairement liée à la capture isolément ou en commun d'une prise de guerre. C'était « la récompense particulière et appropriée d'un effort personnel immédiat », et elle devait originairement n'être payée qu'au capteur effectif. » *La Gloire* [1810] (Ew. 280; 2 Eng. P. C. 58). Elle était instituée expressément pour exciter l'initiative personnelle et pour contrebalancer un *danger imminent*, par des *récompenses particulières* et *appropriées*. Voir note dans l'affaire de l'*Alerte* [1806] (6 C. Rob. p. 239).

Pour déterminer si les officiers et l'équipage du *Canopus* peuvent être considérés comme ayant effectivement assisté à la destruction, il est nécessaire d'examiner les faits de très près.

La bataille navale des Iles Falkland a eu lieu dans la soirée du 8 décembre 1914. Les faits sont exposés dans la dépêche de l'Amiral Sturdee, du 19 décembre 1914. Cet officier ne compte pas le *Canopus* dans son escadre qui arriva à Port Stanley (Iles Falkland) dans la matinée du 7 décembre 1914, prête à reprendre le lendemain la recherche de l'escadre ennemie. Le *Canopus* se trouvait dans le port depuis le 12 novembre 1914. C'est là qu'il avait reçu de l'Amirauté l'ordre d'organiser la défense du port contre une

attaque possible de la part de l'ennemi. Les travaux de défense du port et des lieux de débarquement éventuels dans le voisinage furent immédiatement commencés sous la direction du commandant, le capitaine (maintenant contre-amiral) Heathcoat Grant. Ils consistèrent dans le débarquement des dix canons de douze du *Canopus*, la construction de batteries de de terre et la pose de mines à l'entrée du port, l'érection de postes de vigie, l'établissement d'un service de visite des vaisseaux entrant dans le port ou en sortant, ainsi que la censure de la correspondance. Enfin le *Canopus* fut échoué dans une position telle que ses canons pouvaient battre tout le front de mer et protéger le port ainsi que la ville de Stanley contre un bombardement dirigé de la mer. Ses doubles fonds furent remplis d'eau pour le maintenir en place et il fut maintenu par le moyen d'ancres jetées en proue et en poupe. Depuis un certain temps avant l'arrivée de l'escadre, il était solidement échoué sur le fond. Le contre-amiral Grant ne reçut aucun renseignement sur la concentration de l'escadre de l'amiral Murdee avant son arrivée dans la matinée du 7 décembre. Après son arrivée, l'amiral Murdee exprima, lui-même, sa satisfaction pour les dispositions prises pour la défense du port et chargea le contre-amiral Grant en tant qu'officier major (senior officier) des Falklands, des défenses, de l'amarrage des navires auxiliaires et du ravitaillement de l'escadre. Durant la soirée du 7 décembre, une réunion des commandants des vaisseaux appartenant à l'escadre fut tenue à bord du navire amiral, à laquelle assistait le commandant du *Canopus*. Comme l'a déclaré celui-ci « parmi les décisions prises, il fut convenu que le *Canopus* resterait à Port-Stanley pour défendre cette localité durant l'absence de la flotte ».

Le lendemain matin, quelques navires ennemis furent signalés par le poste de vigie qui en rendit un compte exact au navire amiral. A 9 h. 20 du matin, les croiseurs cuirassés *Gneisenau* et *Nürnberg* vinrent à portée du *Canopus*, dont les canons avaient été hissés à terre à la station de télégraphie sans fil. Le *Canopus* ouvrit le feu contre eux par dessus les terres en contre-bas à une distance de 11000 yards. Deux salves furent tirées. Les deux croiseurs hissèrent aussitôt leurs pavillons et s'éloignèrent à toute vapeur On pensa qu'un ricochet de la seconde salve atteignit (et c'est probable, ment exact) le *Gneiseneau*. A 9 h. 45 du matin, l'escadre qui stationnait dans le port leva l'ancre et se rendit en haute mer. A 10 h. 20, on donna le signal d'une chasse générale. A 12 h. 47 fut donné le signal d'ouvrir le feu et d'entrer en contact avec l'ennemi. La portée variait entre 15000 et 16000 yards.

Les détails de l'engagement sont racontés dans la dépêche de l'amiral Sturdee. Il nous suffit de dire ici qu'au gros de l'engagement le *Scharnhorst* fut coulé à 4 h. 17 du soir, que le *Gneisenau* chavira et coula à six heures, qu'au cours de l'engagement avec les croiseurs légers le *Nürnberg* coula à 7 h. 27 et que le *Leipzig* capota et disparut à neuf heures du soir. L'amiral Sturdee retourna à Port Stanley le 11 décembre. Il est agréable de mentionner qu'il exprima ses remerciements au contre-amiral Grant pour le travail fait par le *Canopus* et que, par la suite, il fit également part de son appréciation à l'équipage.

Le *Canopus* ne participa pas et ne pouvait participer à la poursuite. Sa vitesse était bien inférieure à celle du navire le plus lent de l'escadre. S'il en avait reçu l'ordre, il n'aurait pu appareiller, dans la position où il était, avant quatre heures de l'après-midi. Pendant ce temps l'engagement naval battait son plein à plus de 100 milles de là, et le premier croiseur cuirassé était détruit à peu près à ce moment, tandis que le *Canopus* restait à son poste près du port.

Tels étant les faits, le contre-amiral Grant, au nom des officiers et de l'équipage de son bâtiment, réclama une part dans la prime de prise pour les motifs suivants : *a*) que le navire de S. M. *Canopus* avait organisé Port-Stanley pour la défense et l'avait gardé jusqu'à l'arrivée de l'escadre ; *b*) que par le feu de ses batteries il avait chassé le *Gneisenau* et le *Nürnberg* les empêchant de se rendre compte de la supériorité des forces de l'escadre britannique stationnée dans le port ; *c*) que la défense du port permit à l'escadre de se ravitailler en charbon et en vivres en toute sécurité les 7 et 8 décembre ; *d*) que les postes de vigie et les communications établies par le *Canopus* permirent de donner à l'escadre des avertissements en temps voulu pour pousser la vapeur, cesser le charbonnage et quitter le port à la poursuite de l'ennemi ; *e*) que probablement le coup par ricochet du *Canopus* atteignit la base de la cheminée arrière du *Gneisenau* et tua cinq de ses hommes.

Je crois que le contre-amiral Grant était poussé par des motifs du genre le plus louable envers ses officiers et ses hommes lorsqu'il introduisit devant la Cour son instance à l'effet de voir attribuer à son bâtiment une part dans la prime de prise. Ce n'est aussi que justice que la Cour rende témoignage, et un témoignage reconnaissant, au bon travail fait par le contre-amiral et par l'équipage de son navire, du 12 novembre au 8 décembre inclus. Lui et ses hommes savent que leur pays est reconnaissant et ils doivent ressentir en eux-mêmes la satisfaction qui résulte du sentiment de la bonne et sincère exécution de devoirs sérieux. Mais, en présence d'une demande de cette nature, il est également du devoir de la Cour de lui donner la suite prescrite par la loi. Je ne suis pas sans précédents établis depuis longtemps, pour me guider. Il n'y a pas de différence sérieuse relativement à la prime de prise entre les dispositions du Naval Prize Act de 1864 et l'Act antérieur de 1805, qui disposait qu'elle serait payée aux gens « qui s'étaient trouvés en personne à bord d'un des vaisseaux de Sa Majesté lorsque serait effectivement pris, coulé, brûlé ou détruit d'une autre manière un navire de guerre ennemi. »

Des affaires comme celles de l'*Hercule*, tranchée par les Lords d'Appel en matière de prises en 1799, de *L'Alerte* (6 C. Rob. 238) tranchée par Lord Stowell en 1806, de *La Gloire* (Edw. 280; 2 Eng. P. C. 58) et de *La Mélanie* [1816] (2 Dodson, 122; 2 Eng. P. C. 217) fixent les principes selon lesquels la Cour doit agir et donnent des exemples de leur application.

A mon avis, le *Canopus* n'était pas compris dans l'escadre, ne collabora en aucune manière à la poursuite et ne participa pas à l'engagement naval ; il fut détaché pour remplir une mission n'ayant rien à voir avec l'engage-

ment et on ne peut en aucune manière dire que son commandant, ses officiers et son équipage assistèrent à la destruction des quatre vaisseaux ennemis, en un sens conforme à la lettre ou à l'esprit des dispositions législatives auxquelles on se réfère.

En conséquence, je suis obligé de décider qu'ils n'ont pas le droit de participer à la répartition de la prime de prise allouée et je dois repousser la demande.

Du 21 décembre 1916. — Haute Cour de Justice. Division d'Amirauté (en matière de prises). — Sir Samuel Evans, président. — Avocats : Danniell et Glover, Arthur Tyler, Wilde, Moore, Wigston et Sapte, Charles Stevens et Drayton.

152

Haute Cour de Justice
Division d'Amirauté (en matière de prises), 21 février 1917.

NAVIRE AUXILIAIRE, TRANSPORT DE TROUPES, NAVIRE ARMÉ, PART DE PRISE, NAVAL PRIZE ACT DE 1864.

Un navire auxiliaire de la flotte ennemie transportant des troupes ennemies n'est pas un navire armé au sens de la section 42 du Naval Prize Act de 1864 et sa destruction ne donne pas droit à l'attribution de parts de prise.

(Sous-marin britannique *E-14*)

Le commandant, les officiers et l'équipage du sous-marin de Sa Majesté *E-14* réclament l'allocation de parts de prise pour la destruction du transport turc *Gul Djeml* et d'une canonnière turque. On fait valoir en leur nom que le *Gul Djeml* faisait partie à titre permanent de la flotte turque en qualité de transport de troupes et que déjà en 1898 on avait l'habitude d'armer de semblables navires, qu'il y a forte présomption qu'il ait été armé de canons légers, qu'il avait à bord de l'artillerie de campagne et un nombre important de soldats armés de fusils, toutes armes très redoutables pour un sous-marin. C'était donc un navire armé au sens de la section 42 du *Naval Prize Act* de 1864. Cette conclusion est contestée au nom de la Couronne en invoquant que le simple fait d'avoir à bord des hommes armés ou des canons transportés comme une cargaison ne fait pas du navire un navire armé au sens du statut : le navire doit être armé et non pas seulement les personnes se trouvant à bord ; le législateur a eu en vue non la mort de l'ennemi mais la destruction de ses navires pour encourager celle-ci.

Sir Samuel Evans, président :

La présente demande d'allocation de parts de prise est présentée au nom du commandant Boyle et de l'équipage du sous-marin de Sa Majesté *E-14*. Elle concerne deux vaisseaux ennemis coulés par le sous-marin dans la mer de Marmara en mai 1915. L'un était une canonnière turque et l'autre un grand transport turc. En ce qui concerne le premier bâtiment, je constate

qu'il comptait soixante-quinze hommes à son bord au moment où il fut détruit. Je déclare, en conséquence, que la somme de 375 livres doit être payée, comme prime de prise, au commandant, aux officiers et à l'équipage du sous-marin *E-14*.

Relativement à l'autre vaisseau, différentes questions importantes surgissent. La première est celle de savoir s'il s'agissait ou non d'un navire armé ennemi, susceptible de faire l'objet du paiement d'une prime de prise. La seconde est celle de savoir, au cas où il y aurait lieu à attribution d'une prime, si celle-ci doit être calculée en tenant compte de l'effectif de l'équipage du navire ou du nombre de toutes les personnes se trouvant à bord. L'équipage comptait 200 hommes; si tel était le facteur déterminant, la prime de prise serait de 1.000 livres. Outre l'équipage, le transport avait embarqué 6.000 hommes de troupes turques. Si le nombre des personnes se trouvant à bord était le facteur déterminant, la prime de prise s'élèverait à 31.000 livres.

La première question à examiner est le caractère du navire détruit et le point de savoir s'il correspond, ou non, au type d'un navire armé au sens de la 42e section de la loi sur les Prises Maritimes de 1864, dont les dispositions régissent actuellement l'attribution de la prime de prise. L'avocat de la Couronne a soutenu qu'il n'y correspondait pas.

Il est intéressant et instructif de retracer brièvement l'histoire et le développement de l'attribution de la prime de prise ou *head money* comme on l'appelait au temps jadis. Par deux ordonnances de l'époque de la République, en date du 22 février et 17 avril 1649, il était prescrit qu'une prime serait accordée lorsque serait coulé, brûlé ou détruit un des navires des rebelles ou d'une autre flotte quelconque en lutte contre la République. Si le navire détruit battait pavillon amiral, la prime devait être de 20 livres par bouche à feu du navire ; s'il battait pavillon de vice-amiral, la prime était de 16 livres ; s'il battait pavillon de contre-amiral, elle était de 12 livres ; s'il s'agissait d'un autre navire de guerre, 10 livres étaient allouées pour chaque canon appartenant au navire. En vertu d'un Act promulgué la quatrième année du règne de William et de Mary [4 et 5 Will. and Mary, c. 25] une prime de 10 livres fut allouée pour chaque bouche à feu se trouvant sur un navire de guerre capturé, coulé, brûlé ou détruit.

La section 8 du 6e statut de la reine Anne, chap. 13, concernant les prises, décidait que lorsqu'un navire de guerre ou un corsaire ennemi serait capturé au cours d'un engagement par un des navires de guerre de Sa Majesté, il serait payé aux officiers et aux hommes se trouvant effectivement à bord lors de la capture du navire ennemi, une somme de 5 livres par homme vivant à bord du navire ennemi ainsi capturé au commencement de l'engagement. Puis il y eut deux Acts sous le règne de George III (43, Geo. 3, C. 160, et 45, Geo. 3. c. 72) qui disposèrent qu'une prime de 5 livres par homme vivant à bord serait payée lorsque serait capturé, coulé, brûlé ou détruit de tout autre manière un navire armé de l'ennemi.

Au moment de la guerre de Crimée, les Acts 17 et 18 de Victoria, c. 18, disposèrent qu'une prime de 5 livres serait accordée pour toute personne

vivant à bord d'un navire de guerre ennemi au commencement de l'engagement. Puis vinrent les dispositions de la 42e section de la loi sur les Prises Maritimes, de 1864, auquel on a fait allusion, qui est la loi actuellement en vigueur régissant la matière et qui attribue une prime pour la destruction de navires armés appartenant à l'ennemi.

On observera que jadis le montant de la prime de prise ou *head money* était calculé sur le nombre de canons du navire ennemi, et qu'il le fut, dans la suite, sur le nombre d'hommes présents à bord. Au temps jadis, évidemment, le nombre de canons transportés était très grand eu égard à l'effectif de l'équipage. Dans les temps modernes, le nombre de canons est très restreint en comparaison et en proportion du nombre d'hommes nécessaires à l'armement des vaisseaux de guerre.

Le caractère et la nature du *Gul Djeml* ont été indiqués dans un affidavit du commandant Boyle, reproduisant un rapport du lieutenant Slade, et par le lieutenant-commandant Bagot, du service des Renseignements de l'Etat-Major de l'Amirauté, convoqué comme témoin. Il a été par la suite complété par un affidavit du Vice-Amiral Sir Arthur Limpus. Il semble qu'il s'agisse d'un vaisseau auxiliaire affecté au transport des troupes, manœuvré par des marins de la flotte et commandé par des officiers de la marine de guerre turque. Rien n'a été produit qui indique s'il était armé ni comment il était armé, mais on a déclaré que les vaisseaux auxiliaires de ce genre étaient habituellement armés d'environ quatre canons légers de six. On admet aussi sans preuves le fait que le vaisseau, quand il fut détruit, transportait 6.000 hommes de troupe ennemis armés de fusils avec six canons de campagne Krupp de 75 m/m. Rien n'a été produit qui indique si ces canons se trouvaient dans la cale ou sur le pont.

Etait-ce un « navire armé » au sens de la disposition légale à laquelle on se réfère ? Le fait que c'était un navire auxiliaire de la flotte n'en fait pas un « navire armé ». Outre les transports de troupes, il y a d'autre navires auxiliaires, par exemple les charbonniers, les pétroliers et les navires hôpitaux, qui évidemment ne correspondent pas à ce type. A mon avis, même si l'on prouvait qu'il transportait quelques canons légers, cela ne ferait pas de ce vaisseau un navire armé pas plus que ne l'est un vaisseau marchand armé pour sa défense ; de même, le fait qu'il transportait des troupes armées de fusils ainsi que quelques canons de campagne et d'autres munitions destinées à être utilisées après le débarquement des troupes, ne changerait rien à la chose.

La section 42 de l'Act de 1864 se réfère au nombre d'hommes présents à bord du navire ennemi « au commencement de l'engagement ». C'est ce que faisait, de fait, la 8e section de l'Act de la Reine Anne (6 Anne, c. 13). Cela ne veut pas dire qu'il doit y avoir un combat effectif car le navire ennemi peut-être contraint de se rendre du fait de la présence de forces supérieures, mais les mots jettent un peu de lumière sur le sens qu'on doit donner à « navire armé ». Il a été décidé dans l'affaire des *Several Dutch Schuyts* (6 C. Rob. 48) que le navire ennemi doit être armé et avoir mission d'agir offensivement. A mon sens, un « navire armé », dans le sens de la

section qu'il faut interpréter, est une unité combattante de la flotte, un navire qui a reçu la mission et est pourvu de l'armement voulu pour agir offensivement dans un engagement naval. On n'a pas démontré que le transport en question fût un navire de ce genre.

L'éclatant courage, l'audace et l'intrépidité que le commandant Boyle et ses camarades déployèrent lorsqu'ils entrèrent et opérèrent dans la mer de Marmara, ont excité un étonnement et une admiration générale et ont été reconnus par Sa Majesté le Roi et par les Chefs des autres Etats alliés. Mais lorsqu'il s'agit d'une demande d'attribution de prime de prise, je dois agir en conformité avec ce que j'estime être le droit; et pour les raisons exposées, ma decision est que cette demande d'allocation de prime de prise n'est pas fondée et ne doit pas recevoir satisfaction. Il est fort possible, cependant, que par la suite, on puisse se procurer des preuves relativement à l'armement prétendu du vaisseau. Je n'anticipe pas à ce sujet. Mais pour sauvegarder tous les droits possibles de ces braves officiers et marins, je rejette la présente demande, sans préjuger de la demande qu'ils pourront être amenés à faire par la suite si de nouveaux éléments de preuve tombent en leur possession.

Permis d'appeler.

Du 21 février 1917. — Haute Cour de Justice. Division d'Amiranté (en matière de prises). — Sir Samuel Evans, président. — Botterell et Roche pour les réclamants; le Solicitor du Trésor pour le Procureur Général.

153

Haute Cour de Justice
Division d'Amirauté (en matière de prises), 5 mars 1917

Cuir, Chaussures, Destination, Stock général du pays neutre, Voyage continu, Contrebande de guerre, Cour des prises, Preuve, Production de documents.

Du cuir importé en pays neutre pour être transformé en chaussures à l'usage des forces ennemies n'est pas entré dans le stock général du pays neutre et par suite le système du voyage continu en matière de contrebande de guerre s'y applique :

En conséquence, la Cour des prises doit ordonner la production de documents relatifs non seulement au cuir mais aux chaussures.

(Navire norvégien *Balto* [cargaison].

Le 2 novembre 1915 furent saisies à Kirkwal 74 ballots de cuir en provenance de Boston, chargés sur le vapeur norvégien *Balto,* à destination de Gothenbourg pour le compte de la manufacture suédoise de chaussures Skofabriks Aktiebolaget Oscaria, d'Orebro. Son direc-

teur revendiqua le cuir, alléguant qu'il devait être entièrement utilisé dans l'usine suédoise. La Couronne, invoquant la théorie du voyage continu, présenta une requête demandant la production des livres et documents de la société suédoise relatifs aux achats de cuir et aux ventes de cuir et de chaussures, ainsi qu'aux propositions de ventes et d'achat, à compter du 1er janvier 1913. La Couronne estime que les marchandises n'entrent dans le stock général d'un pays neutre que lorsqu'elles sont destinées à y être consommées, qu'il en est autrement si elles doivent seulement y être manufacturées ; elle soutient qu'un belligérant est en droit d'exiger des réclamants les informations que ceux-ci sont seuls à posséder et de nature à montrer si les marchandises sont ou non destinées à parvenir au pays ennemi. Les réclamants soutiennent au contraire que la doctrine du voyage continu ne s'applique pas à des marchandises qui doivent être manufacturées en pays neutre.

Sir Samuel Evans, président :

La question limitée qui doit être tranchée à l'occasion de cette assignation est celle de savoir si l'on pourra ordonner la production en justice des documents relatifs aux chaussures aussi bien que de ceux relatifs au cuir. Dans cette procédure la Couronne a demandé la condamnation d'une cargaison de cuir à semelles expédiée à la Skofabriks Aktiebolaget Oscaria, d'Orebro, en Suède, qui la revendique.

Celle-ci objecte que le cuir ne peut en aucune circonstance faire l'objet d'une saisie comme prise, s'il devait servir à la confection de chaussures en Suède, même si ces chaussures devaient être expédiées aux armées ennemies. En termes généraux, elle soutient qu'un belligérant ne peut saisir aucune marchandise de contrebande au cours d'un voyage continu à destination de l'ennemi ou des forces armées de l'ennemi, si elle ne doit pas être transportée à destination de l'ennemi dans l'état où elle se trouvait au moment de la saisie.

Le fait que la Couronne se propose de mettre en lumière au cours des débats est que le cuir saisi devait soit être envoyé en Allemagne ou en Autriche, soit être utilisé entièrement en Suède pour la confection de chaussures destinées aux armées allemandes ou autrichiennes. Elle fait valoir la disette de cuir en Allemagne et en Autriche et le contraste entre les importations dans ces pays de chaussures de provenance suédoise avant la guerre et depuis la guerre; elle expose que des sous-officiers des armées allemandes et autrichiennes ont été établis à Orebro, centre de l'industrie de la chaussure en Suède, pour examiner et réceptionner ces chaussures avant de les exporter en pays ennemi; elle expose, en outre, que la Compagnie qui a formulé une revendication a fait, en l'année 1915, des bénéfices atteignant 600 0/0 du montant du capital.

Si le cuir ne pouvait être saisi en aucune circonstance pour le motif qu'il était destiné à être transformé en chaussures en Suède, je ne prescrirais pas la production des livres du demandeur relatifs à la vente et à l'exportation des chaussures.

La thèse du demandeur qui soutient que les marchandises de contrebande ne peuvent être saisies au cours d'un voyage continu à moins qu'elles ne restent dans les conditions où elles se trouvaient au moment de la saisie lors de leur voyage au pays ennemi de destination définitive, est-

elle admissible? Dans l'état actuel de ma documentation, je la juge absolument inadmissible.

J'en donnerai les raisons plus en détail, si au cours du procès, on demande que la question soit effectivement tranchée. Je n'ai actuellement à m'en occuper qu'à titre de demande interlocutoire.

Les principes généraux relatifs aux voyages continus ont été examinés et discutés avec quelque ampleur dans les affaires du *Kim* et autres navires (1). Un des critères utilisés était de savoir si, oui ou non, les marchandises avaient été importées dans le but d'entrer dans le stock général du pays neutre dans lequel elles avaient été introduites tout d'abord. A mon avis, l'idée que du cuir importé dans un pays neutre dans le but exprès d'être immédiatement transformé en chaussures à l'usage des forces ennemies est entré dans le stock général de ce pays neutre, est illusoire. On peut donner et multiplier les exemples qui réduisent évidemment à une absurdité l'argument d'après lequel, si une transformation est opérée dans le pays neutre sur les marchandises destinées en définitive à l'ennemi, cette circonstance met nécessairement fin à leur caractère de contrebande et les met à l'abri de la confiscation selon la doctrine du voyage continu.

Il paraît bon de donner quelques exemples en manière d'éclaircissement, concernant la contrebande absolue et la contrebande conditionnelle.

Supposons que du café en grains et du cacao en fèves aient été importés dans un pays neutre dans le but de les convertir en café ou en cacao susceptible d'être envoyé à l'ennemi, le fait de moudre les grains de café ou de pulvériser les fèves de cacao et de les mêler à du sucre en pays neutre suffirait-il pour mettre ces denrées à l'abri de la capture, si elles étaient susceptibles d'être capturées comme denrées alimentaires quand elles se trouvaient à bord d'un navire? Ou encore, supposons qu'un tissu de nuance mal appropriée, mais destiné aux armées ennemies, ait été importé dans un pays neutre et qu'il y ait été teint de la couleur désirée par les armées ennemies ; ou que des casques d'acier aient été importés dans de telles conditions et peints, en pays neutre, aux couleurs allemandes, ou munis des insignes réglementaires de l'armée ou des régiments allemands : un belligérant perdrait-il le droit de les saisir en mer alors et parce qu'ils n'étaient pas ainsi teints, peints ou arrangés? Prenons encore deux exemples. Il est très possible que les portions métalliques de fusils destinés à l'armée ennemie soient importées dans un pays scandinave complètement ouvrées et qu'on ait eu l'intention d'y adapter les crosses ou les parties faites de bois, pour la raison que le bois était abondant dans ce pays, ou pour quelque autre raison réelle ou apparente ; les canons métalliques de ses armes seraient-ils à l'abri d'une capture par un belligérant, parce qu'ils devaient recevoir un complément de façonnage en pays neutre avant d'être expédiés à l'ennemi? Si l'on importait un canon de campagne, serait-il à l'abri d'une saisie parce qu'il devrait, en fait, être

(1) Voy. *suprà*, t. I, p. 315 et s.

monté sur un affût approprié avant d'être exporté du pays neutre sur le front ennemi?

La Cour ne pourrait répondre affirmativement à des questions de ce genre sans sortir volontairement de la voie assurée du bon sens.

J'en ai assez dit pour démontrer que l'ordonnance prescrivant la production des documents doit, à mon avis, s'appliquer aux documents concernant les chaussures comme à ceux concernant le cuir.

En conséquence, je rends une ordonnance conforme aux desiderata du requérant, en substituant toutefois la date du 1er août à celle du 1er janvier 1913.

Permis d'appeler dans le délai d'un mois.

Du 5 mars 1917. — Haute Cour de Justice. Division d'Amirauté (en matière de prises). — Sir Samuel Evans, président. — Avocats : le Solicitor du Trésor pour le Procureur Général ; Botterell et Roche pour le réclamant.

154

Haute Cour de Justice
Division d'Amirauté (en matière de prises), 14 mars 1917

MARCHANDISES, PROPRIÉTÉ, TRANSFERT IN TRANSITU, EXPÉDITEUR ENNEMI, ACHETEUR NEUTRE ; INFECTION HOSTILE, MARCHANDISES INNOCENTES, CONTREBANDE DE GUERRE, CONFISCATION, RISQUE, ACHETEUR DE BONNE FOI.

En cas de guerre existante ou imminente, une simple cession au moyen de documents sans prise de possession ne suffit pas pour transférer la propriété au regard du capteur tant que les marchandises restent in transitu ;

En conséquence, lorsque des marchandises expédiées par des sujets ennemis ont été saisies avant la livraison à des acheteurs neutres, les expéditeurs ennemis doivent être considérés comme en étant propriétaires.

Les marchandises innocentes appartenant au propriétaire d'articles de contrebande chargés sur le même navire sont confiscables;

Et pour l'application de cette règle, il suffit de considérer qui est propriétaire des marchandises sans rechercher si le risque sera supporté par un acheteur neutre de bonne foi.

(Navire suédois *Kronprinsessan Margareta* [cargaison])

Demande de confiscation de café à destination de la Suède saisi à bord du navire suédois *Kronprinsessan Margareta*, pour ce motif que ce café a été expédié par le même chargeur que d'autres articles qui, à raison de leur destination ennemie, ont été confisqués comme contrebande de guerre, et que ce chargeur est resté propriétaire selon le droit des prises.

Sir Samuel Evans, président:

Une certaine quantité de café fut expédiée par ce vaisseau suédois d'Acajutla et de La Libertad, dans la République du Salvador, sur Stockholm, au début de juillet 1915. Chacun des envois fut fait au nom de MM. Gonzalès et Cie à MM. Theodor Sack, destinataires. Au total 4.250 sacs, pesant 255 tonnes, furent expédiés sous plusieurs connaissements. Dix-huit cents sacs ont déjà été déclarés de bonne prise à titre de contrebande conditionnelle appartenant à des ennemis et à destination de Hambourg. Il reste à s'occuper des 2.450 sacs restants. Ils font l'objet de diverses réclamations.

La liste des réclamants est la suivante :

Demande	Réclamants	Quantité	et	Poids
—	—	—		—
A	Import A/B Vict. Th. Engwall et Cie.	750 sacs		45 tonnes
B	Berg et Halgren	250 —		15 —
C	Levin Levander	250 —		15 —
D	Rudolf Overstrom	150 —		9 —
E	A/B Kaffe Import.	500 —		30 —
	Rostereit « Orienten »	550 —		33 —

Toutes les quantités ci-dessus furent chargées à Acajutla, sauf la dernière qui fut chargée à La Libertad. Le vaisseau quitta Acajutla le 4 juillet et La Libertad le 9 juillet 1915. La saisie fut opérée le 15 août 1915. Après enquête, quand on eut pu déterminer les faits réels, on constata qu'au moment où fut fait l'envoi, les marchandises appartenaient à MM. Goldtree et Liebes, de Hambourg.

Les lettres et cablogrammes annexés sous les cotes R. M. G. (1), R. M. G. (2), R. M. G. (3) à l'affidavit de M. Greenwood démontrent clairement que la maison Gonzalès et Cie servait simplement de prête-nom à la maison Goldtree et Liebes, qui possédait en Salvador plusieurs succursales opérant sous la même raison sociale que la maison principale à Hambourg; ils prouvent également que MM. Theodor Sack (c'était le nom sous lequel un certain Christopher Pyk, de Stockholm faisait le commerce) servirent en ce cas et dans d'autres, d'agents ou d'intermédiaires à MM. Goldtree et Liebes, de Hambourg.

En dehors de ces documents on constata dans un des cas (celui de MM. Berg et Halgren) qu'après signature à Hambourg, le 10 juillet, par MM. Goldtree, d'un contrat régulier portant sur 250 sacs de café « expédiés par MM. Goldtree, Liebes et Cie, ou par MM. Gonzalès et Cie, ou par Francisco Mojica » (ce dernier nom était employé dans des conditions semblables), MM. Theodor Sack, lorsqu'ils eurent été informés de la saisie, essayèrent de substituer un autre contrat de MM. Gonzalès et Cie à celui de Hambourg, en date du 10 juillet. Il n'est pas nécessaire d'insister sur ce point car, en définitive, aucun des avocats des demandeurs n'a contesté que MM. Goldtree et Liebes, de Hambourg, étaient propriétaires du café au moment de l'expédition et étaient les vendeurs aux termes des

contrats de vente sur lesquels les acheteurs respectifs fondent leurs revendications.

Les questions qui font l'objet d'une contestation entre la Couronne et les réclamants sont au nombre de deux : 1° savoir qui était le propriétaire des marchandises, selon le droit des prises, au moment de la saisie; et 2° si les marchandises que les réclamants avaient achetées par un contrat conclu de bonne foi, peuvent être condamnées comme contrebande par application de la théorie de l'infection hostile, en raison de ce qu'il existait des marchandises de contrebande appartenant aux mêmes propriétaires à bord du même vaisseau. Avant de s'occuper des faits particuliers des différentes espèces, il est utile de déterminer et d'exposer les principes légaux qui sont applicables.

Il faut se rappeler que la Cour a affaire, dans ces diverses espèces, à des envois faits au cours de la guerre. J'ai, à d'autres occasions au cours de cette guerre, signalé la différence entre les principes applicables aux transactions opérées avant la guerre et à celles opérées au cours de la guerre. (Voir les affaires du *Miramichi* (1) et du *Southfield* (2).)

C'est un principe bien établi du droit des prises que, durant les hostilités ou lorsqu'il existe un danger imminent et menaçant d'hostilités, la propriété des cargaisons des belligérants ne peut changer leur caractère national durant le voyage ou, comme on l'exprime ordinairement, *in transitu*; et que si des neutres achètent des marchandises *in transitu* au cours d'une guerre ou lorsqu'existe un danger de guerre imminent et menaçant, le contrat d'achat est tenu pour nul et la propriété est considérée comme restant dans les mains de celui qui l'avait au moment de l'expédition jusqu'au moment où est réalisée la livraison (Voir Story, *Principles and Practice of Prize Courts*, édition Pratt, p. 64.) Comme le déclarait Lord Kingsdown dans un jugement rendu en Conseil privé à l'occasion de l'affaire du *Baltica* [1857] (12 Moo. P. C., p. 145-146; 2 Eng. P. C., p. 630-631), la règle générale ne supporte aucun doute. C'est ce qu'il exposait dans les termes précis et non équivoques que voici : « Lorsqu'une guerre est sur le point d'éclater ou après qu'elle a commencé, un neutre a le droit d'acheter des marchandises ou des navires (qui ne sont pas des navires de guerre) à l'un ou l'autre des belligérants et l'achat est valable, que la chose achetée se trouve dans un port neutre ou dans un port ennemi. En temps de paix, lorsqu'on ne prévoit aucune guerre, toute cession qui suffit à transférer la propriété du vendeur à l'acheteur, est également opposable au capteur si, par la suite, la guerre vient à éclater inopinément. Mais en cas de guerre existante ou imminente, cette règle est soumise à des restrictions, et il est bien établi qu'en pareil cas une simple cession au moyen de documents, qui suffirait à lier les parties, ne suffit pas à transférer la propriété au regard des capteurs, tant que le navire ou les marchandises restent *in transitu* ».

---

(1) Voy *suprà*, t. I, p. 59 et s.

(2) Voy *suprà*, t. I, p. 302 et s.

Il discute deux justifications de la règle ; la première est que, tant que le navire est en mer, le titre du vendeur ne peut être parfait par la remise effective de la chose vendue; la seconde est que le navire et les marchandises, ayant couru le risque d'être capturés du fait de la navigation, il ne leur sera pas permis de faire échec au droit naissant de capture des belligérants jusqu'à la fin du voyage. Il donne la préférence à la première justification et la développe dans le passage suivant : « Ces opérations au « cours d'une guerre ou en prévision d'une guerre ont tant de chances de « n'être que de simples prétextes et de n'être conclues que pour induire « les capteurs en erreur ou agir en fraude de leurs droits, la difficulté qu'il « y a à découvrir ces fraudes, si l'on considère comme suffisante une « simple cession au moyen de documents, est si grande que les cours ont « décidé en règle générale que ces cessions, sans livraison effective, seront « considérées comme insuffisantes; que pour faire échec au droit des « capteurs, la possession, comme la propriété, doit avoir changé de mains « avant la saisie ».

Quant au deuxième point contesté, Sir Erle Richards, dont l'habile argumentation fut reprise par l'autre avocat, ne mit pas en question la doctrine de l'infection hostile. Il se borna à discuter la possibilité de l'appliquer aux faits de la présente affaire. La doctrine est trop bien établie pour être ébranlée. Je ne vois pas de raison d'en restreindre la portée, et la crainte manifestée par le savant avocat que son application en la présente affaire ne constitue une extension illogique du principe, ne me semble pas avoir de fondement. A mon avis, son application à ces affaires ne constitue pas une extension : et ce n'est certainement pas une extension illogique ou injustifiable. La règle est simple et claire. Si la personne qui est propriétaire de marchandises de contrebande confiscables chargées à bord d'un vaisseau, possède également sur le même vaisseau des marchandises qui ne sont pas confiscables, celles-ci — qu'on appelle parfois marchandises innocentes — sont susceptibles d'être capturées et condamnées tout comme les marchandises de contrebande. La règle, dont on retrouve les traces depuis les temps anciens jusqu'au jour de la Déclaration de Londres, a été appliquée dans toutes les guerres maritimes, pour le moins depuis un siècle et demi.

Elle a été exposée à la Cour Suprême des Etats-Unis d'Amérique dans les termes suivant : « C'est une règle bien établie que la partie de la « cargaison qui appartient au même propriétaire que la portion de contre- « bande doit suivre le sort de celle-ci. Cette règle est bien exposée par le « Chancelier Kent de la façon suivante : « Les articles de contrebande sont « contagieux, comme l'on dit, et infectent toute la cargaison qui appartient « aux mêmes propriétaires; et l'innocence d'un article particulier n'est « pas généralement considérée comme mettant cet article à l'abri d'une « confiscation générale ». (Chief Justice Chase dans l'affaire du *Peterhoff* 5 Wall. (Amer), p. 59.)

Cette règle a été insérée dans les règlements de prise japonais de 1904, à l'article 43, comme suit : « Les articles de contrebande de guerre et la

« portion de la cargaison appartenant aux propriétaires de la contrebande « doivent être condamnés ». Les tribunaux de prises japonais l'ont appliquée dans de nombreuses affaires qui ont été citées à la barre.

On a prétendu que cette doctrine avait été adoptée pour infliger une pénalité complémentaire aux personnes faisant le commerce de contrebande et que les acheteurs neutres de bonne foi aux risques desquels pourraient voyager les marchandises ne seraient pas atteints par cette pénalité. On a voulu, je crois, dire par là que les neutres qui avaient honnêtement conclu des contrats d'achat, même s'ils n'étaient pas entrés en possession, devraient, d'une façon ou d'une autre, être protégés contre les résultats possibles de l'exercice par un belligérant de son droit de capture. Comment une Cour des Prises pourrait-elle rechercher quand disparaît la pénalité ou perte particulière ? Il se peut que la personne qui a projeté l'achat ne perde rien et que la perte incombe en totalité aux assureurs ou aux réassureurs d'un ou de plusieurs pays.

Des enquêtes de ce genre ne seront pas entreprises par une Cour des Prises, pas plus que des enquêtes sur des nantissements, gages ou autres charges. Elle s'occupe des biens matériels tels qu'ils se trouvent dans les vaisseaux. Elle a directement autorité pour décider quels sont les propriétaires des marchandises navigant en temps de guerre, et elle ne quittera pas la grand'route pour errer dans un labyrinthe de chemins détournés. Si elle décide que A est propriétaire des marchandises de contrebande ainsi que d'autres marchandises qui ne sont pas de contrebande chargées sur le même vaisseau, la condamnation des premières entraînera également celle des secondes.

Après avoir, jusqu'à présent, examiné les principes relatifs aux questions en litige, je vais maintenant les appliquer aux faits de cette cause.

Dans chaque cas, des connaissements servaient à adresser les marchandises à Stockholm à MM. Theodor Sack, agents de MM. Goldtree et Liebes ; chaque contrat produit portait l'indication : « Assuré par les destinataires sous police d'un montant à débattre », et, dans l'un d'eux, on ajoutait : « Contre tous risques, y compris de guerre. »

Au moment de la saisie, tous les connaissements étaient entre les mains de MM. Théodor Sack, de leurs banquiers ou des banquiers de MM. Goldtree et Liebes.

Dans la réclamation A, le contrat avec les demandeurs a été conclu le 2 ou le 9 juillet. Il peut avoir été conclu le 2 juillet et avoir été confirmé le 9. Cela ne me semble pas avoir d'importance. Le contrat était fait franco-bord à Acajutla, et on devait payer 90 0/0 du prix en espèces contre remise des documents et 10 0/0 à l'arrivée. Les documents n'avaient pas été réclamés avant la saisie. On déclare que les 90 0/0 de la somme furent payés après la saisie.

Dans la réclamation B, le contrat fut conclu après le départ du bateau et alors que les marchandises étaient en cours de transport par mer. Les conditions du contrat et les circonstances étaient les mêmes que dans la première réclamation.

Dans la réclamation C, le contrat fut conclu le 2 juillet. Les conditions et les circonstances étaient les mêmes que dans la réclamation A.

Dans la réclamation D, les faits étaient analognes à ceux de la réclamation C.

Dans la réclamation E, les contrats furent conclus après expédition, alors que les marchandises étaient en cours de transport par mer. C'étaient des contrats c. i. f. pour Gothenbourg. Le paiement devait en être fait au comptant contre remise des documents. Aucun document ne fut remis et aucun paiement ne fut fait.

Le 16 août (après la saisie) les armateurs remirent un ordre de livraison de 550 sacs à MM. Théodor Sack. Pour tous les envois, nonobstant les dispositions relatives à l'assurance par les destinataires portées sur les connaissements, les assurances furent ainsi conclues par ceux qui avaient l'intention d'acheter les marchandises. Bien que les marchandises fussent à destination de Stockholm, elles étaient toutes en apparence, aux termes des contrats et des factures, livrables à Gothenbourg. Dans tous ces cas il est évident que le transfert de propriété (s'il existait) était fait au moyen de documents et non d'une livraison effective. Les personnes qui avaient l'intention d'acheter avaient tout au plus des « titres écrits attestant le transfert » et non la « possession ».

Par suite, de l'application des principes exposés plus haut résultent deux conséquences. La première est que tous les contrats d'achats sont considérés comme sans valeur ; et dans ces conditions, toutes les réclamations présentées en s'appuyant sur de tels contrats tombent nécessairement et doivent être rejetées. La seconde est que toutes les marchandises sont considérées comme restant, jusqu'au moment de la saisie, la propriété de ceux qui les possédaient au moment de leur expédition, c'est-à-dire des expéditeurs ennemis. En d'autres termes, les expéditeurs ennemis étaient, au moment de la saisie, les propriétaires des marchandises, conformément aux doctrines admises par la Cour des Prises. Aussi, sans considérer toutes les questions relatives à leur destination, les marchandises sont susceptibles de condamnation, car leurs propriétaires possédaient également sur le même vaisseau d'autres marchandises leur appartenant qui étaient des articles de contrebande et susceptibles d'être condamnés de ce chef.

Sur la question d'infection hostile, les réclamants n'ont pas, à strictement parler, le droit de se faire entendre, ou, tout au moins, le droit de se plaindre car la Cour décide qu'ils n'ont pas démontré qu'ils avaient la propriété des marchandises, et l'infection n'affecte que les vrais propriétaires.

Je puis ajouter que, même si les principes du common law relatifs à la translation de la propriété en temps de paix avaient dû être appliqués en la circonstance, je soutiendrais qu'au moment de la saisie la propriété des marchandises n'était passée sur la tête d'aucun des demandeurs.

La Cour décide donc que toutes les marchandises revendiquées sont condamnées comme de bonne et légitime prise.

Permis d'appeler.

Du 14 mars 1917. — Haute Cour de Justice. Division d'Amirauté (en matière de prises). — Sir Samuel Evans, président. — Avocats : le Solicitor du Trésor pour le Procureur Général; Botterell et Roche, Travers-Smith, Braithwaite et Cie et Thomas Cooper et Cie pour les réclamants.

155

Comité judiciaire du Conseil Privé, 20 mars 1917

YACHT DE COURSE ENNEMI, SAISIE, CONFISCATION; CONVENTION VI DE LA HAYE DE 1907, NAVIRE DE COMMERCE, YACHT DE COURSE; YACHT ENNEMI DANS UN PORT ANGLAIS AU DÉBUT DES HOSTILITÉS, CONFISCATION.

Un yacht de course ennemi est sujet à saisie et confiscation.

Le bénéfice de la Convention VI de la Haye de 1907 est limité au navire de commerce et ne s'étend pas au yacht de course.

Un yacht ennemi se trouvant dans un port anglais au début des hostilités est confiscable.

(Navire allemand *Germania*)

Lord Parmoor :

Le *Germania* est un yacht de course équipé en schooner à voile, de 336 tonneaux Y. M., de 191 tonnes brutes et 123 tonnes nettes de registre, construit et immatriculé au port de Kiel. Il fut construit en 1908 et appartenait à Gustav Krupp von Bohlen. Dans la réclamation du Baron Friedrich von Bülow, pour le compte du propriétaire, on le représente comme un yacht à voile de course sans valeur ni utilité commerciale, navale ou militaire, insusceptible d'être adapté à de telles fins, et ne constituant, en aucune façon, une ressource commerciale, navale ou militaire pour l'ennemi.

Le 27 juillet 1914, le *Germania* arrivait à Southampton pour participer aux régates de Cowes et était mis en cale sèche pour être réparé, nettoyé et peint. Lorsqu'éclata la guerre, il se trouvait dans le chantier de MM. Summers et Payne, à Southampton, où il fut saisi et mis sous séquestre par le fonctionnaire des Douanes. Une ordonnance de séquestre jusqu'à nouvel décision de la Cour fut rendue le 24 septembre 1914. Par la suite, le 23 septembre 1915, on informa les solicitors de l'appelant qu'on allait demander en Cour des Prises la condamnation du *Germania*. La demande fut faite le 28 octobre 1915 et, le même jour, fut rendue une ordonnance qui condamnait le *Germania* comme étant de bonne prise (1). C'est de cette décision que le propriétaire du *Germania* interjette appel.

---

(1) Voy *suprà*, t. I, p. 392.

Deux arguments ont été exposés devant Leurs Seigneuries au cours des débats en appel. En premier lieu, on a dit qu'un yacht de course, comme le *Germania*, ne pouvait être regardé comme un bien susceptible d'être confisqué et condamné en vertu des droits d'Amirauté. Aucune autorité n'a été citée à l'appui de cette thèse. De l'avis de Leurs Seigneuries, il n'existe dans le droit des prises aucun principe qui permette de classer un yacht de course dans une catégorie à part qui le mette à l'abri de la règle ordinaire qui veut que les biens ennemis, saisis dans un port après l'ouverture des hostilités, sont susceptibles d'être confisqués et condamnés en vertu des droits d'Amirauté.

On a soutenu, en second lieu, (et c'est sur ce point que l'argumentation de l'avocat de l'appelant a surtout porté) que le *Germania* était un « navire de commerce » dans le sens donné à ces mots par l'article 2 de la Convention VI de La Haye, et qu'à ce titre il n'était pas susceptible de confiscation. Si le *Germania* n'est pas « un navire de commerce », il ne bénéficie pas de la protection de l'article 2, et il est inutile d'examiner les conditions complémentaires spécifiées dans cet article. Pour donner du poids à sa thèse que le *Germania* était un « navire de commerce », l'avocat a soutenu que tout vaisseau appartenant à des particuliers devait être regardé comme « un navire de commerce », et qu'on doit comprendre sous cette rubrique tout vaisseau qui n'est pas un « navire d'Etat ». Rien dans le contexte de l'article 2 ne suggère que l'expression « un navire de commerce » comprenne toutes les catégories de vaisseaux appartenant à des particuliers; mais on a cité les compte rendus de la Conférence Navale Internationale tenue à Londres, le 25 février 1909, et un extrait d'une décision d'une Cour de Prises, publiée à Berlin le 15 avril 1911. L'objet de ces citations était évidemment de suggérer qu'il y avait quelque ambiguïté dans le langage de l'article 2; mais Leurs Seigneuries n'estiment pas que ce langage soit ambigu et les extraits de documents publiés postérieurement à la Convention VI de la Haye, qui traitent d'un sujet différent et dont le contexte est différent, ne peuvent influer sur la question d'interprétation sur laquelle Leurs Seigneuries ont à se prononcer dans cette affaire.

Le préambule de la Convention VI de La Haye expose que les Puissances signataires, « désireuses de garantir la sécurité du commerce international « contre les surprises de la guerre et voulant, conformément à la pratique « moderne, protéger autant que possible les opérations engagées de bonne « foi et en cours d'exécution avant le début des hostilités; ont résolu de « conclure une convention à cet effet... »

Ces termes indiquent clairement que la Convention vise à assurer la sécurité du commerce international et que les « opérations engagées de bonne foi et en cours d'exécution » sont des opérations de caractère commercial. C'est en conformité avec ce but que l'article 2 protège dans les conditions spécifiées « le navire de commerce », ou, pour employer le terme anglais, « a merchant ship ». Un vaisseau qui dans la demande en revendication, est décrit comme étant un vaisseau sans valeur ou utilité commerciale, insusceptible d'adaptation à un but commercial et ne constituant en aucune

façon une ressource commerciale pour l'ennemi, n'est en aucune manière un navire de commerce et n'a pas droit à la protection de l'article 2 de la Convention VI de La Haye.

L'appelant a demandé en outre qu'on rendît une ordonnance dans la même forme que celle rendue dans l'affaire du *Gutenfels* (1), mais Leurs Seigneuries sont d'avis qu'une ordonnance sous cette forme est inapplicable au cas d'un vaisseau qui ne rentre évidemment pas dans la catégorie des vaisseaux qui seuls bénéficient de la protection de la Convention VI de La Haye.

En conséquence, la demande en appel échoue et doit être repoussée, les frais restant à la charge de l'appelant et Leurs Seigneuries donneront humblement avis en ce sens à Sa Majesté.

Du 20 mars 1917. — Comité judiciaire du Conseil Privé. — Lork Parker, Lord Sumner, Lord Parmoor, Lord Wrenbury, Sir Arthur Channell. — Avocats : Kenneth Brown, Baker, Baker et Cie pour l'appelant; le Solicitor du Trésor pour l'intimé.

156

Comité judiciaire du Conseil Privé, 22 mars 1917

MARCHANDISE, TRANSFERT DE PROPRIÉTÉ, FRAUDE AUX DROITS DE CAPTURE

Un transfert de propriété de marchandises en mer ne peut être considéré comme inopérant à l'égard des capteurs britanniques pour le motif qu'il aurait été effectué en fraude des droits de capture d'une autre nation.

(Navire autrichien *Daksa* [cargaison])

Appel d'une décision de la Cour des Prises de Gibraltar rendue le 19 juin 1916 (2) et relaxant des marchandises transportées sur le vapeur autrichien *Daksa*.

Lord Parker :

Leurs Seigneuries estiment qu'en raison de la tournure prise par les débats devant ce Tribunal et devant la juridiction inférieure, on peut penser que les parties appelantes ont fourni des éléments suffisants pour borner le litige à une seule question, savoir si la cession faite le 1er août 1914 aux intimés par les vendeurs allemands a été opérée dans des conditions telles qu'elles permette aux capteurs de considérer l'orge, objet de la cession, comme conservant, nonobstant la cession, le caractère de marchandise ennemie à la date de sa saisie comme prise?

---

(1) Voy *suprà*, t. I, p. 185 et s., et t. II, p. 68 et s.
(2) Voy *suprà*, t. II. p. 179 et s.

Les principes du droit des prises, qui permettent de résoudre cette question, peuvent, pour l'essentiel, être exposés brièvement comme suit : 1° quand la cession de marchandises en cours de transport par mer a pour cause la crainte qu'a le cédant de voir éclater la guerre entre son Etat national et un autre Etat, cette cession est considérée comme étant faite en fraude des droits de belligérant de cet autre Etat; si les hostilités viennent par la suite à se produire et les marchandises à être saisies comme prises, le cessionnaire ne peut — tout au moins s'il sait que la crainte est la cause de la cession — faire état de son titre pour prouver que les marchandises avaient, à la date de la saisie, perdu leur caractère ennemi; 2° si, à la date de la cession, les circonstances étaient telles qu'elles provoquaient généralement la crainte d'une guerre, c'est au cessionnaire qu'il incombe de prouver l'innocence complète de l'opération. Il ne lui suffira point de prouver son innocence à lui. Il doit aussi prouver que le contrat n'a pas eu pour cause la crainte de la guerre, de la part du cédant ; 3° le cessionnaire peut se débarrasser de cette obligation en prouvant que la cession était faite par application d'un contrat conclu à une époque où on ne craignait nullement ces hostilités.

Dans la présente affaire, les intimés ont exposé que la cession du 1er août 1914 avait été faite par application d'un contrat en date du 14 juillet 1914. Il est très possible qu'il en ait été ainsi, mais il est difficile de soutenir qu'on en ait fait la preuve, car le contrat du 13 juillet 1914 n'a pas été présenté, et il n'existe aucun témoignage satisfaisant sur sa teneur. Leurs Seigneuries préfèrent baser sur d'autres motifs l'avis qu'elles donnent à Sa Majesté.

Le savant magistrat de la Cour inférieure a admis qu'à la date de la cession, il n'existait pas une crainte générale d'hostilités entre notre pays et l'Allemagne telle qu'elle fasse passer au cessionnaire la charge de prouver que la cession n'était pas opérée en fraude de nos droits de belligérants. Sa décision était d'accord avec l'avis exprimé par le Président dans l'affaire du *Southfield* (1) et Leurs Seigneuries ne sont pas disposées à considérer autrement que le savant magistrat ce qui est en réalité une constatation de fait. Aussi, la seule question est de savoir si, du fait qu'à la date de la cession il est hors de doute qu'on craignait généralement une guerre entre la France et l'Allemagne qui éclata par la suite, la position des capteurs britanniques est meilleure que s'il en eût été autrement. De l'avis de Leurs Seigneuries, il n'en est rien. Une cession qui a sa cause dans la crainte des hostilités n'est pas nulle. Toutefois on ne peut l'opposer à ceux en fraude des droits desquels on considère qu'elle a été faite. En l'espèce il n'y a pas eu de cession qui puissse être considérée comme étant faite en fraude des droits des capteurs britanniques, car rien ne prouve ou ne provoque le moindre soupçon que le cédant ait été poussé à faire la cession par crainte d'une guerre entre l'Allemagne et le Royaume-Uni. Leurs Seigneuries partagent à cet égard l'avis de la juridiction inférieure

---

(1) Voy *suprà*, t. I, p. 302 et s.

et celui du Président dans la décision déja mentionnée qu'il a rendue dans l'affaire du *Southfield.*

Dans ces conditions Leurs Seigneuries conseilleront humblement à Sa Majesté de rejeter le présent appel avec les frais.

Du 22 mars 1917. — Comité judiciaire du Conseil Privé. — Lord Parker, Lord Sumner, Lord Parmoor, Lord Wrenbury, Sir Samuel Evans. — Avocats : le Solicitor dn Trésor pour l'appelant; Lowless et Cie pour les intimés.

157

Comité judiciaire du Conseil Privé, 22 mars 1917

COUR DES PRISES, PRIZE COURT RULES DE 1914, CAUTIONNEMENT POUR LES FRAIS.

Le pouvoir qu'a la Cour des Prises, en vertu de l'ordre XVIII des Prize Court Rules de 1914, d'exiger un cautionnement pour les frais, doit être exercé de façon judicaire, mais la Cour n'est pas tenue pour cela d'examiner la valeur de la réclamation elle-même, ni les moyens de preuve fournis, ni la charge de la preuve.

(Navire suédois *Stanton* [cargaison])

Du 22 mars 1917. — Comité judiciaire du Conseil Privé. — Lord Parker, Lord Sumner, Lord Parmoor, Sir Walter Phillimore, Sir Arthur Channell. — Avocats : Botterell et Roche pour les appelants; le Solicitor du Trésor pour l'intimé.

158

Haute Cour de Justice.
Division d'Amirauté (en matière de prises) 3 avril 1917

SAISIE NON SUIVIE DE CONFISCATION, CAUSE SUFFISANTE, DOMMAGES-INTÉRÊTS, RETARD IMPUTABLE A LA COURONNE.

Une saisie non suivie de confiscation ne donne pas lieu à l'octroi de dommages-intérêts si elle a éte suffisamment motivée ;

Et l'existence de motifs suffisants de saisie dépend des circonstances ;

Jugé en fait que les circonstances ont été de nature à constituer une cause suffisante de saisie de marchandises, lesquelles ont été relaxées et qu'en consé-

quence les réclamants n'ont pas droit à des dommages-intérêts, que, toutefois, ils doivent recevoir une compensation à raison du retard imputable à la Couronne dans la relaxe des marchandises.

(Navires suédois *Kronprins Gustaf Adolf* et autres [cargaison])

Sir Samuel Evans, président :

Des cargaisons de peaux salées et d'extrait de quebracho, trouvées à bord de ces sept navires suédois, furent saisies à diverses époques et soumises à la Cour pour jugement. Après les débats, des ordonnances de restitution et remise des cargaisons ou de leur valeur si elles avaient été vendues, furent rendues au profit des réclamants. C'est alors que les réclamants prétendirent qu'ils avaient droit au remboursement de tous leurs frais et à des dommages-intérêts pour compenser leur pertes, allèguant qu'aucune des saisies n'avait été faite pour des causes raisonnables ou probables.

La restitution d'un navire ou d'une cargaison peut, selon les circonstances inhérentes à l'affaire, être accompagnée d'une des conséquences suivantes : 1° les demandeurs peuvent recevoir l'ordre de rembourser aux capteurs leurs frais et dépens ; 2° la restitution peut être une restitution simple, sans remboursement des frais et dépens ni allocation de dommages-intérêts aux parties ; 3° les capteurs peuvent être contraints de payer les dépens et de verser des dommages-intérêts aux demandeurs : Voy. l'*Ostsee* [1855] (9 Moore, P. C. 150; Spinks, 174.; 2 Eng. P. C., 432).

La question essentielle dans chaque affaire est de savoir s'il existait ou non une raison qui justifiât la capture (*probable cause*).

Le Juge Story a, dans son traité, exposé le droit comme suit :

« Toute capture, opérée par des navires dont les capitaines sont ou ne sont pas pourvus d'une commission, est faite aux risques et périls des capteurs. S'ils capturent des biens sans cause raisonnable ou justifiable, ils peuvent être poursuivis en restitution et peuvent également être condamnés aux dépens et à des dommages-intérêts. Si le vaisseau et la cargaison, ou une partie de ceux-ci, sont de bonne prise, ils sont complètement justifiés. Et il se peut que tous les biens, après les débats en justice, soient restitués sans qu'ils puissent être astreints à payer des dommages-intérêts, si la capture a été faite pour une raison admissible ». Story, *Principles and Practice of Prize Courts*, édition Pratt, p. 35.

Le même savant magistrat, discutant les preuves ou les arguments produits pour justifier le motif d'une capture dans l'affaire du *George* [1815], (1 Mason, 24), déclarait :

« Si, donc, on peut raisonnablement soupçonner de trafic illégal, ou si l'on peut raisonnablement douter de la qualité de propriétaire, de la nationalité ou de la légitimité de la conduite des parties, il est naturel que l'affaire soit soumise à la décision du tribunal des prises compétent ; et les capteurs seront justifiés, même si la Cour prononce un acquittement sans ordonner des preuves complémentaires. »

Cette disposition a été expressément approuvée par le Comité judiciaire du Conseil Privé dans l'affaire de l'*Ostsee* (9 Moore, P. C. 150 ; Spinks, 174 ; 2 Eng. P. C. 432), déjà citée. Dans cette affaire qui concernait un vaisseau capturé, on déclara également que « sans qu'il y ait grande faute ou même aucune faute de la part d'un navire, il se peut qu'un belligérant conçoive à son sujet un soupçon tel qu'il justifie la capture ou même lui fasse une obligation d'y procéder. Il se peut que ni le capteur, ni le navire capturé ne soient fautifs, ou que l'un et l'autre soient en faute, et qu'en pareil cas il existe un dommage sans injustice (*damnum absque injuria*) sans que rien puisse justifier autre chose qu'une restitution pure et simple. »

Ces principes sont, évidemment, applicables aux cargaisons comme aux navires.

Les précédents jusqu'à ce jour ont été soigneusement réunis dans la décision de l'*Ostsee* (9 Moore, P. C. 150; Spinks, 174; 2 Eng. P. C. 432). Je n'en citerai qu'un seul, celui de l'*Elisabeth* [1809] qui fut soumis aux Lords d'appel en matière de prise (1 Acton, p. 10-13). Sir William Grant déclarait alors : « Ordonnons que le vaisseau sera restitué et comme, à notre avis, il n'y avait guère de motifs justifiant la détention du vaisseau, condamnons les capteurs aux dépens. » On n'accorda pas de dommages-intérêts et les dépens qui durent être remboursés furent évidemment les frais d'appel seulement.

Il est évident qu'on ne peut définir de façon précise ce qu'il faut entendre par raison admissible (*probable cause*) qui justifie une capture. Cela doit être déterminé par la Cour eu égard aux circonstances de chaque affaire en particulier.

Je vais maintenant considérer les circonstances des affaires présentes.

Dans tous les cas qui nous intéressent, les cargaisons auraient pu constituer de la contrebande. Les peaux étaient destinées à la fabrication de cuir ; l'extrait de quebracho était utilisé dans les opérations de tannage. Ces produits manquaient en Allemagne et on y obtenait, pour eux, des prix très élevés. Dès l'hiver 1914-1915, le prix du cuir était trois fois plus élevé qu'avant guerre, et celui des matières tannantes avait haussé encore davantage.

En 1913 (dernière année dont on puisse utiliser les statistiques), 250.000 tonnes de peaux brutes et 320.000 tonnes de matières tannantes furent importées en Allemagne en provenance de diverses sources dans le monde entier auxquelles, pour la plupart, ce pays n'a pu recourir depuis la guerre. En novembre 1914, toutes les peaux de bœufs et de vaches existant en Allemagne furent placées sous la mainmise des autorités militaires, et on constitua à Berlin une Société anonyme du cuir pour la guerre, dont l'objet était de « procurer, répartir et utiliser les matières premières nécessaires à l'industrie du cuir, à l'effet de sauvegarder les intérêts de l'armée et de la marine. »

Durant toute la période qui nous intéresse, des peaux et des matières tannantes furent exportées de Suède en Allemagne. De nombreuses affaires ont été soumises à la Cour dans lesquelles on a constaté que des peaux,

du bois de quebracho et d'autres marchandises de contrebande étaient expédiés d'Amérique du Sud en Allemagne grâce à des intermédiaires établis en Scandinavie, étaient chargés sur des vaisseaux suédois, affaires dans lesquelles les marchandises ont été condamnées comme de bonne prise. En fait, l'existence du trafic de contrebande expédiée en Allemagne par les pays scandinaves est notoire, comme l'ont prouvé les centaines d'affaires qui ont été soumises à la Cour. La preuve a été faite que la maison Sulzberger et fils, de New-York, vraie expéditrice des cargaisons dont nous nous occupons sur six des vaisseaux, a déployé beaucoup d'activité dans ce trafic. Pour faciliter leurs affaires et pour éviter d'être découverts, les expéditeurs et leurs agents ont fait systématiquement usage de faux noms ou de prête-noms dans les cablogrammes, messages par télégraphie sans fil et lettres interceptés par la censure qui, très souvent, ont fourni des preuves tout à fait suffisantes pour justifier la condamnation des marchandises à titre de prises.

J'ai déclaré que Sulzberger et fils constituaient les vrais expéditeurs des cargaisons saisies sur six de ces navires. Cependant les noms inscrits sur les connaissements étaient « Frigorifico Argentine Central », « Thor Rhodin », et « Continental Products C° ». Le premier et le dernier étaient les noms de compagnies annexes ou de succursales de la maison Sulzberger et fils. « Thor Rhodin » était un membre ou un employé de la firme Nicolaï Johannsen de Stockholm, qui fut le premier acheteur des marchandises provenant de la maison Sulzberger et fils, ou qui servit d'agent à cette maison. Ce Nicolaï Johannsen était aussi l'agent d'une maison de Hambourg et il est maintenant sur la liste noire officielle, mais il ne s'y trouvait pas au moment où eurent lieu ces transactions. Dans les messages par télégraphie sans fil et dans les cablogrammes interceptés par la censure, Johannsen s'est servi comme prête-noms de Rhodin, déjà nommé, ainsi que de Tage Lindblom et de Jan Sjoedahl, ses commis ; la maison Sulzberger et fils s'est servie de George Woodworth, Garrick et Hawkinson qui semblent également être ses employés.

Le réclamant pour toutes les marchandises était l'Aktiebolaget Erhnberg Laderfabrik, sauf pour une partie de l'extrait de quebracho chargé sur le *Crathorne*, qui était aussi réclamé solidairement ou subsidiairement par Johannsen.

Le motif de la réclamation était dans le fait que les réclamants avaient acheté les marchandises à Johannsen pour les besoins de leur propre commerce en Suède. Après examen de toutes les justifications qu'ils produisirent en définitive, j'en arrivai à la conclusion qu'ils avaient acheté les marchandises de bonne foi et qu'ils avaient sincèrement l'intention de les utiliser en Suède pour leur propre commerce. En conséquence, j'ordonnai la restitution des marchandises et du produit de leur vente.

Je puis dire que certains éléments de preuve soumis à la Cour permettent de croire qu'un des directeurs de la maison demanderesse s'occupait à Hambourg, quelque temps avant la guerre, du commerce des peaux et que cette maison avait également fait depuis la guerre quelques affaires avec des maisons allemandes.

Les réclamants ne se bornèrent pas à prétendre qu'il n'existait pas de raison plausible qui justifiât la capture originelle des marchandises; ils soutinrent qu'après la capture on avait présenté au Procureur Général des preuves du caractère véritablement suédois de l'opération, preuves si convaincantes qu'il aurait dû consentir à la mainlevée de la saisie sur les marchandises bien avant l'audition de l'affaire par la Cour. Il s'écoula un temps assez considérable entre le moment où furent opérées les captures et celui où l'on procéda à l'examen de l'affaire. Mais il faut observer que ce retard fut en grande partie la conséquence de l'opposition faite, aux noms des demandeurs, à une ordonnance prescrivant la production des documents intéressant une période et des opérations étrangères à celles concernant particulièrement le litige.

La portée et la forme de l'ordonnance qui devait être rendue donnèrent lieu à des débats et à de vives contestations devant la Cour. Après que fut admis le principe d'une ordonnance prescrivant la production des documents et que cette ordonnance eut été rendue, on présenta un avis d'appel au Conseil Privé. On renonça à l'appel projeté à une date non précisée au mois d'août 1916; et, en définitive, le 12 septembre, on présenta un affidavit complet des documents ainsi qu'un autre fournissant des renseignements complets sur les opérations en question et sur les transactions sur les peaux faites par les demandeurs depuis le 1er janvier 1914. Ces affidavits, cependant, ne furent enregistrés que le 6 et le 23 octobre respectivement. Bien qu'aient été opérées officieusement des communications et des productions de documents entre les demandeurs et le Procureur Général relativement à certaines des captures les plus anciennes, il n'est pas sans intérêt d'observer que les dates d'introduction et d'enregistrement des différentes demandes sont les suivantes, pour les affaires concernant les vaisseaux capturés, dans l'ordre ci-dessous :

	Date de la capture	Date d'introduction de l'instance	Date de la réclamation
	—	—	—
1	6 janv. 1916	14 févr. 1916	14 févr. 1916
2	6 août 1915	22 mai »	6 déc. »
3	12 mai 1916	3 oct. »	7 oct. »
4	22 juin »	3 » »	3 » »
5	15 » »	3 » »	3 » »
6	10 août »	3 » »	7 » »
7	14 sep. »	28 » »	28 » »

Les affaires furent d'abord portées au rôle le 29 janvier 1917, puis furent examinées les 5 et 12 février.

A mon avis, les circonstances exposées plus haut sont plus que suffisantes pour démontrer qu'il existait des causes admissibles justifiant les captures dans les limites des principes exposés, nonobstant la dernière ordonnance prescrivant la restitution. Il est regrettable que les demandeurs aient éprouvé des désagréments et des pertes, mais de telles conséquences sont souvent inévitables en pareil temps. Si je ne puis

leur allouer des dommages-interêts pour capture injustifiée, j'estime qu'il est juste, eu égard aux circonstances, de rendre une ordonnance qui atténuera leurs pertes dans une certaine mesure. Mon ordonnnance visera deux points : 1° elle allouera un intérêt sur la valeur des marchandises vendues et séquestrées après une certaine date; 2° elle allouera le remboursement de certains dépens.

Relativement au premier point, certaines marchandises furent vendues en vertu d'ordonnances interlocutoires, bien avant les débats. Je n'estime pas que la Couronne doive bénéficier du profit qui pourrait résulter de l'emploi des sommes ainsi obtenues. J'ordonne, en conséquence, qu'il sera payé aux demandeurs sur le montant net de la vente, à compter du moment de sa perception jusqu'à la date de la mainlevée, un intérêt calculé sur le taux de 5 0/0 par an.

De plus, j'estime que des démarches auraient pu et auraient dû être faites au nom du Procureur Général, pour donner mainlevée ou obtenir de la Cour une ordonnance prescrivant la mainlevée de la saisie faite sur les marchandises dans un délai raisonnable après que s'était offerte l'occasion d'examiner et de se renseigner sur la valeur des pièces justificatives enregistrées le 23 octobre. Un mois aurait, à mon avis, constitué un délai raisonnable.

En conséquence, j'alloue aux demandeurs, à leur choix soit : *a*) une somme égale aux pertes subies par eux, du fait du séquestre des marchandises après le 23 novembre, soit, *b*) des intérêts courant à compter du 23 novembre 1916, au même taux, sur la valeur des marchandises séquestrées telle qu'elle serait ressortie d'une vente faite en Angleterre à cette date, les demandeurs devant donner quatorze jours à l'avance avis de l'alternative qu'ils auront choisie.

Toutes les questions de valeur et de produit devront être portées devant le Registrar de la Cour.

Relativement au second point, je décide que les demandeurs seront indemnisés de leurs dépens, à compter et à partir du 23 novembre 1916; ces dépens seront taxés par le Registrar.

J'autorise toutes les parties à en référer à la Cour pour toute question litigieuse résultant de l'exécution de la présente ordonnance.

Du 3 avril 1917. — Haute Cour de justice. Division d'Amirauté (en matières de prises). — Sir Samuel Evans, président. — Avocats : le Solicitor du Trésor pour le Procureur Général; Botterell et Roche pour les réclamants.

159

Haute Cour de Justice
Division d'Amirauté (en matière de prises), 30 avril 1917.

PARTS DE PRISE, DESTRUCTION DE NAVIRES DE GUERRE ENNEMIS, OPÉRATIONS COMBINÉES DES FORCES DE TERRE ET DE MER.

Il n'est pas alloué de parts de prise lorsque la destruction de navires de guerre ennemis n'est pas le résultat des seules opérations navales mais des opérations combinées des forces de terre et de mer.

(Navires de guerre britanniques *Triumph* et *Usk*)

Sir Samuel Evans, président :

Au début de la guerre, la forteresse allemande de Tsing-Tao fut assiégée, bombardée et capturée grâce aux opérations combinées, sur terre et sur mer, des forces militaires et navales japonaises et britanniques.

Les forces de terre du Japon étaient sous le commandement du lieutenant-général Kamio, avec le titre de commandant en chef. Celles de la Grande-Bretagne étaient composées du 2e bataillon de South Wales Bordederers et du 36e Sikhs de l'armée des Indes, sous le commandement du brigadier-général Barnardiston. Les forces navales japonaises consistaient dans les première et seconde flottes japonaises, commandées respectivement par le vice-amiral Tomasobaroh Kato et par l'amiral Kato.

Les navires de guerre britanniques qui participaient aux opérations étaient le navire de guerre de Sa Majesté *Triumph* et le destroyer de Sa Majesté *Usk*, commandés respectivement par le commodore Fitzmaurice et par le lieutenant-commandant Maxwell.

Le siège se termina par la reddition *en bloc* de la forteresse que l'Empereur d'Allemagne avait qualifiée de « place d'armes de la Kultur allemande, résultat d'un labeur de plusieurs années. »

Durant le siège, le croiseur autrichien *Kaiserin Elisabeth*, les canonnières allemandes *Iltis*, *Jaguar*, *Tiger*, *Luchs* et *Cormoran*, ainsi que le contre-torpilleur *Taku* se réfugièrent dans le port de Tsing-Tao. Ils y furent complètement bloqués. Avant la reddition de la place, ils furent tous détruits et coulés. On tira dessus depuis la terre et depuis la mer, mais rien ne permet d'établir nettement s'ils furent, en définitive, coulés par les forces japonaises ou britanniques ou par leurs propres officiers avant la reddition. La situation de la présente requête, au point de vue du droit, n'est pourtant pas affectée par cette circonstance. Le nombre des personnes se trouvant à bord de ces vaisseaux ennemis s'élevait au total à 1.200.

La requête, actuellement soumise à la Cour est faite au nom des commandants, des officiers et des équipages du *Triumph* et de l'*Usk*, qui réclament 6.000 livres comme prime de prise au taux de 5 livres par tête d'homme se trouvant à bord des vaisseaux ennemis.

La question à trancher est celle de savoir si, dans ces circonstances, il y a lieu de payer une prime de prise. Cela dépend de l'interprétation qu'il convient de donner au texte législatif actuellement en vigueur en la matière, à savoir la section 42 du *Naval Prize Act* de 1864.

J'ai exposé, de façon générale, l'histoire de l'attribution de la prime de prise (ou *head money*, comme on l'appelait jadis) dans l'affaire du sous-marin britannique *E.-14* (1).

Il est nécessaire de distinguer nettement les navires ou les cargaisons de prise et la prime de prise. « Une prise » est une chose capturée ou saisie par des capteurs pourvus d'une commission ou d'une autorisation, en pleine mer ou dans des ports, et qui est maintenant condamnée au profit de la Couronne, agissant soit en vertu de ses droits propres, soit en vertu de son droit aux droits d'Amirauté. La « prime de prise », d'autre part, est une allocation versée par le trésor public, en vertu de l'autorisation du Parlement de ce royaume, à titre de récompense pour les actes de bravoure qui sont suivis de succès dans les engagements navals. Son taux et ses conditions d'attribution sont définis par la loi précitée et la possibilité pour la Cour de l'attribuer est strictement limitée par l'Act du Parlement.

Comme l'a déclaré Sir William Scott dans l'affaire de *La Bellonne* (2 Dodson p. 347; 2 Eng. P. C. p. 230) : « Toute cette matière est une création du simple droit positif. La *head-money* n'est en aucune façon un bien acquis par les capteurs ou susceptible d'être exigé en vertu d'un titre antérieur; c'est une allocation purement volontaire du Trésor Public et les bénéficiaires doivent se contenter de ce qui leur est effectivement donné, sans plus. La Cour ne peut étendre l'allocation au moyen d'interprétations basées sur l'analogie et, en ce faisant, commettre délibérément la double faute d'accuser le législateur d'une omission imaginaire et s'arroger abusivement le droit de disposer également des fonds publics. Toutes les règles d'interprétation applicables en la matière obligent la Cour à interpréter la loi strictement à la lettre, si cette lettre exprime un langage intelligible. »

Sir William Scott rendit la décision dans l'affaire de *La Bellone* (2 Dodson 343; 2 Eng. P. C. 227) en 1818. La loi alors en vigueur qui concernait la prime de prise ou *head-money* était l'Act 45 de George III, c. 72, s. 5. L'affaire fut soulevée à propos d'un navire ennemi capturé à Port-Louis lors de la capitulation de l'Ile de France après un blocus des forces de terre et de mer de la Grande-Bretagne. La question de savoir s'il y avait lieu ou non à paiement de prime de prise fut soulevée lors d'une procédure amiable en vue d'obtenir de la Cour des Prises une décision formelle qui permettrait au Trésor, gardien des deniers publics, de savoir ce qu'il était autorisé à faire. La Cour décida que la *head-money* ne pouvait être payée que si la capture ou la destruction des navires de guerre ennemis avait été effectuée exclusivement au moyen des forces navales et que, si la capture ou la destruction était le résultat de l'action combinée des forces armées opérant à terre et

(1) Voy. *suprà*, t. II, p. 299.

des navires opérant en mer, elle ne pouvait être payée. Sir William Scott déclarait : « L'allocation, dans sa totalité, s'applique seulement à la capture navale; pour la capture qui n'est pas purement navale, le législateur a jugé bon de garder le silence et il n'appartient pas à la Cour d'allouer la prime dans un cas différent et non prévu. » (2 Dodson, p. 349 ; 2 Eng. P. C. p. 230).

Il n'y a pas de différence essentielle ou importante relativement à cette question entre les dispositions actuellement en vigueur et celles auxquelles se référait le précédent cité.

Les dispositions relatives à la prime de prise contenues dans le Naval Prize Act de 1864 furent décrétées alors que la décision rendue dans l'affaire de *La Bellone* continuait à être considérée comme le dernier mot de la Cour des Prises anglaise sur la matière. Il faut les interpréter en tenant compte de l'état du droit, tel qu'il résultait alors de cette décision. Le législateur aurait pu, évidemment, le modifier mais il ne jugea pas bon de le faire.

Dans les circonstances spéciales de la présente affaire, j'estime qu'il convient de noter que la Cour n'est pas appelée à examiner si le fait que les forces militaires et navales du Japon prirent une part, et une part décisive, aux opérations, affecte le point de droit soulevé. Je tranche cette question sans tenir aucun compte de cette circonstance spéciale.

Alors même que seules les forces britanniques auraient mené à bien l'engagement ou les opérations qui aboutirent à la destruction des navires de guerre de l'ennemi, je décide que, leur destruction n'étant pas le fait des seules opérations navales mais le résultat des opérations combinées des forces de terre et de mer, la prime de prise ne doit pas être payée.

Je regrette que la loi ne me laisse, en conséquence, d'autre alternative que de rejeter la demande et de repousser la requête tendant à l'attribution de la prime.

Du 30 avril 1917. — Haute Cour de Justice. Division d'Amirauté (en matière de prises). — Sir Samuel Evans, président. — Avocats : Arthur Tyler pour les réclamants, le Solicitor du Trésor pour le Procureur Général.

160

Haute Cour de Justice
Division d'Amirauté (en matière de prises), 6 juin 1917

CONTREBANDE CONDITIONNELLE, CACAO, VIVRES; ARTICLE 43 DE LA DÉCLARATION DE LONDRES, CONTREBANDE DE GUERRE, NAVIRE NÉERLANDAIS, PORT ESPAGNOL, NOTIFICATION AU GOUVERNEMENT NÉERLANDAIS ; ARTICLE 43 DE LA DÉCLARATION DE LONDRES, CONTREBANDE DE

GUERRE, NAVIRE NEUTRE, CARGAISON NEUTRE; ORDRE EN CONSEIL DU 29 OCTOBRE 1914, CONSIGNATAIRE DÉNOMMÉ, PRÊTE-NOM, INTERMÉDIAIRE; PROPRIÉTAIRE NEUTRE, ASSUREUR ENNEMI.

Les gousses de cacao sont des vivres et, à ce titre, constituent de la contrebande conditionnelle.

Pour l'application de l'article 43 de la Déclaration de Londres, le fait que certains articles ont été implicitement exclus de la liste des objets de contrebande par une notification faite au Pays-Bas est sans influence dans le cas où ces articles ont été chargés par un navire néerlandais dans un port espagnol alors que ladite notification n'a pas été faite à l'Espagne.

L'article 43 de la Déclaration de Londres ne retire pas le caractère de contrebande aux articles qui ont été déclarés tels alors qu'ils étaient en mer;

Et cet article ne protège que les navires et cargaisons neutres.

Un consignataire dénommé au sens de l'Ordre en Conseil du 29 octobre 1914 est un consignataire bona fide *et non un prête-nom ou un intermédiaire permettant de faire parvenir les marchandises à l'ennemi.*

Les propriétaires neutres de marchandises saisies sont déchus de leur réclamation lorsque celle-ci ne doit profiter qu'à des assureurs ennemis.

(Navire hollandais *Rijn* [cargaison])

Sir Samuel Evans, président :

La cargaison visée dans cette réclamation se composait de 15.550 sacs de gousses de cacao. Elle a été vendue et a produit plus de 87.000 livres sterling. Quand elle fut saisie, elle était chargée sur le vapeur hollandais *Rijn*. Il était alors en route de Las Palmas à Amsterdam. Il partit de Las Palmas le 23 mars 1915. Le navire fut dérouté sur un port anglais dans la Manche le 1er avril et la saisie formelle eut lieu le 6 avril. La cargaison avait été transbordée à Las Palmas d'un navire allemand l'*Assuan*, de la Kosmos Linie. Elle avait été primitivement chargée en Amérique du Sud, en juin 1914, par l'Asociacion de Agricultores del Ecuador pour un port allemand. Les connaissements et documents de navigation relatifs à ce voyage projeté n'ont pas été produits au débat. A l'ouverture de la guerre, le navire se réfugia à Las Palmas. Pendant sept ou huit mois, les chargeurs, l'Asociacion de Agricultores del Ecuador, ne semblent pas avoir fait quoi que ce soit relativement à la riche cargaison se trouvant à bord du navire qui s'était interné lui-même aux Canaries.

Une partie de la thèse des réclamants est que les marchandises furent envoyées à des agents en Allemagne pour être vendues au nom des chargeurs et que lorsque l'*Assuan* vint à Las Palmas pour se mettre à l'abri de la capture, la cargaison appartenait toujours aux chargeurs neutres et qu'elle leur resta jusqu'au transbordement sur le *Rijn* ou, en tout cas, jusqu'à ce que la propriété eut été transférée par la prétendue vente aux réclamants, de janvier 1915.

Nulle preuve n'a été donnée d'une communication quelconque, directe

ou indirecte, entre l'Asociacion de Agricultores del Ecuador et de prétendus agents en Allemagne ou ailleurs, au sujet de la cargaison, pendant le long espace de près de trois ans — à un mois près — entre la date du chargement et l'audience à la Cour. Il n'apparaît pas qu'elle ait pris une part dans l'arrangement relatif au transbordement des marchandises sur le navire hollandais. La Cour n'est pas informée que l'Asociacion ait approuvé le transbordement ou les ventes prétendues ou qu'elle en ait même été avisée avant ou après. A-t-elle été payée des marchandises ou de quelques unes d'elles et, si elle l'a été, quand, comment et par qui, espère-t-elle encore ou envisage-t-elle un paiement, a-t-elle quelque connaissance de la procédure et un intérêt dans le résultat de la présente réclamation? Ce sont là matières qui sont laissées dans le mystère.

Ayant égard au fait que les marchandises étaient originairement consignées pour Hambourg, qu'elles étaient chargées sur un navire allemand, qu'elles demeurèrent sur ce navire durant plusieurs mois pendant lesquels il resta réfugié dans un port neutre, que l'importante preuve ci-dessus mentionnée n'a pas été produite, que la personne qui présenta l'affaire aux réclamants décrivit les maisons allemandes qui firent les contrats de vente comme « les propriétaires ici », à savoir à Hambourg; et à tous les autres faits qui ont été soumis à la Cour, je ne puis supposer ou trouver en faveur des réclamants que la propriété des marchandises soit restée aux chargeurs neutres jusqu'au moment des ventes alléguées ou du transbordement.

Le premier rayon de lumière projeté sur la cargaison se trouvant sur le navire allemand à Las Palmas fut introduit par l'apparition à l'horizon d'un certain Georges Otto Embden, de Hambourg. On n'a daigné fournir aucune information pour expliquer comment il connut la cargaison internée ou y prit de l'intérêt. M. Michiel Onnes Van Nyenrode, en affaires P. Onnes et Zoon d'Amsterdam (les réclamants), a attesté sous serment qu'il entendit pour la première fois parler de la cargaison dans une conversation avec Embden, à Hambourg, en janvier 1915. (Il y avait un autre associé dans la maison P. Onnes et Zoon; mais la personne ci-dessus nommée a traité toute l'affaire relative à cet objet et, pour la brièveté, je désignerai lui et les réclamants du nom de Onnes).

La circonstance suivante fut qu'il trouva à son bureau à Amsterdam, en revenant de Berlin, la lettre qui est le premier pas constaté dans l'histoire de la présente réclamation. Elle est datée de Hambourg, le 13 janvier 1915 et est comme suit: « Cher Monsieur Onnes, je suis en mesure de vous proposer à ce jour une affaire très rémunératrice. Il s'agit d'environ 15.000 sacs de cacao Arriba qui se trouvent à Las Palmas sur le vapeur *Assuan* et qui peuvent être probablement achetés aux propriétaires ici à 70 pfennigs la livre ex Las Palmas. A cela il serait ajouté environ 5 0/0. Frais d'avaries grosses que l'acheteur doit supporter. Vous pourrez convenir du fret de Las Palmas à vous ou via Lisbonne à 3 ou 4 pfennigs la livre et l'assurance de risque de mer et de guerre à environ 3 0/0 de sorte que le cacao reviendra à environ 80 pfennigs caf Hollande. La valeur actuelle est

d'environ 65 à 68 cents ici, la somme dont il s'agit s'élève à environ 1.400.000 marks. Peut-être pourrez-vous prendre vous-même en totalité ou en partie les arrangements avec vos banques ou avec la Warenliquidations-kasse pour faire financer l'opération. Si vous prenez vous-même ces arrangements je réclamerai un quart du profit pour vous avoir procuré l'affaire; si vous n'arrivez pas à vous procurez l'argent, je consentirai à financer l'affaire pour vous jusqu'à concurrence de 1.000.000 de marks, mais dans ce cas, j'ai besoin au moins d'une part des cinq huitièmes, devant renoncer à participer au profit. J'achéterai le cacao ici pour votre compte. Le paiement serait fait contre remise des connaissements au comptant avec escompte de 1 0/0 ou net contre acceptation d'une banque à trois mois. Je viens de recevoir quelques détails complémentaires. Il est question de 7.000 sacs et de 8.000 sacs de Summer Arriba et de 400 sacs de Machala. Les dépenses de transbordement à Las Palmas seront supportées par les vendeurs. Qualité suivant arbitrage de Hambourg. Poids garanti à 2 0/0. Obligation de vérifier toute perte de poids supérieure à cela. Les polices d'assurances doivent aussi être transmises comme elles existent. Remise à effectuer le 31 janvier. Dans l'attente de votre réponse par retour du courrier, portant si et comment vous acceptez l'affaire, je suis votre dévoué (signé) *Georges Otto Embden.* Peut-être une autre quantité pourra-t-elle être achetée.»

J'ai déjà noté que ceux qui se proposaient comme vendeurs sont décrits comme « les propriétaires ici », soit à Hambourg. Onnes semble être revenu à Hambourg plus tard car, le 23 janvier, Embden lui écrit cette lettre, avec la suscription « à remettre par exprès » (à moins qu'un exprès n'ait été envoyé de Hambourg à Amsterdam) : « Messieurs, me référant à notre conversation pendant votre séjour ici, je vous confirme mon consentement à vous accorder un crédit d'un million de reichmarks pour effectuer l'affaire du cacao provenant du vapeur *Assuan* sous les conditions suivantes: En plus de l'intérêt à 7 0/0 pour l'argent fourni par moi je recevrai une part dans le profit net, après déduction de toutes dépenses, de cinq huitièmes (à laquelle M. C. Z. Thomsen participera à concurrence d'un quart). Les négociations pour réaliser l'affaire sont en cours. J'attends votre confirmation. Votre dévoué (signé) *Georges Otto Embden.* »

La réponse à cette lettre est datée d'Amsterdam, le 28 janvier 1915. On la trouvera ci-après. Il y a lieu de signaler plusieurs choses remarquables relativement à cette réponse et à ce qui précéda son envoi car il apparaît que dans l'intervalle, soit le 26 janvier, trois contrats séparés ont été conclus dont l'objet était l'achat par MM. Petersen et Paulsen de Hambourg, pour Onnes, de la cargaison de gousses de cacao à trois maisons de Hambourg, Schulbach, Thiemer et Cie, Schröder frères et Cie et L. Behrens et fils, présentées comme des sociétés faisant publiquement le commerce. Quelques-uns d'entre eux paraissent agir comme banquiers. Ces noms ne sont pas inconnus de la Cour pour ce qui se rapporte au commerce allemand et aux procédures de prises. On n'a pas expliqué comment chacune de ces maisons a agi comme agent des mêmes mandants pour différentes parties de la cargaison et à la même date.

Les trois contrats sont de forme identique. On peut s'y référer pour leurs termes. Ils signifient tous qu'ils sont faits « sur instruction et pour le compte de l'Asociacion de Agricultores del Ecuador. » La clause sur le paiement était : « Paiement : entièrement ou partiellement au comptant avec 1 0/0 d'escompte, ou par acceptation à trois mois par une banque de premier ordre contre remise des documents au 1er février de l'année courante (pour deux) et (pour le troisième) au 15 février de l'année courante. » La clause sur l'assurance était : « Assurance : les polices seront remises telles qu'elles existent. » La clause finale de chaque contrat était remarquable et il n'en a été donné aucune explication. Elle portait : « Ce contrat doit être tenu secret par chaque partie ».

Aucune communication entre Onnes et MM. Petersen et Paulsen n'a été produite. En vérité, il n'a pas été mentionné à l'audience d'instructions d'Onnes à MM. Petersen et Paulsen; et il n'a pas été expliqué comment, où, par qui ni sous quelles conditions, ils étaient autorisés à agir pour Onnes. Si je me souviens bien, aucune allusion à cette maison n'est faite dans les nombreux affidavits dressés par Onnes au cours de la procédure.

D'après la réclamation formulée, Onnes assure qu'il acheta les marchandises le 26 janvier 1915. D'après son premier affidavit, il dit qu'il acheta aux trois maisons de Hambourg déjà nommées « qui, comme il le vit *plus tard* d'après les contrats du 26 janvier 1915, agissaient pour la maison sud-américaine, l'Asociacion de Agricultores del Ecuador ».

Les factures sont datées de Hambourg comme suit : de Schröder frères et Cie, 27 janvier 1915; de Behrens et fils, 29 janvier 1915; de Schlubach, Thiemer et Cie, 10 février 1915.

La copie de la dernière facture qui m'a été fournie ne fait aucune allusion à l'Asociacion de Agricultores. La charte partie par laquelle Onnes loua le navire était datée d'Amsterdam, 27 janvier 1915. Puis vint la réponse d'Onnes (déjà mentionnée), du 28 janvier 1915, à la lettre d'Embden du 23 janvier, introduisant de nouvelles conditions et dispositions dans une direction qui exigeait une explication ; mais aucune explication ne fut donnée. La lettre était comme suit : « Monsieur, en réponse à votre lettre du 23 courant, je vous informe que nous acceptons votre proposition de nous faire une avance de 1.000.000 marks sous les conditions énoncées par vous, savoir 7 0/0 d'intérêt et 1/4 0/0 de commission par mois. Nous demandons le paiement sur cette somme de ce que nous avons à payer pour le cacao acheté. Le 1er février nous avons à payer la somme de marks 1.542.905,67 pour laquelle nous remettons nous-mêmes 590.000 marks de sorte que vous voudrez bien payer pour nous : 952.905,67 marks. En outre nous avons à payer le 15 février une somme de 164.469,18 marks et à ce jour nous vous remettrons 50.817,36 marks de sorte que vous voudrez bien payer pour nous 113.651,82 marks. En tout, nous vous devrons 1.066.557,49 marks, de sorte que la somme dépasse 1.000.000 marks, ce à quoi, cependant, vous ne ferez sans doute pas d'objections. Nous vous prions de vouloir bien nous confirmer les paiements et restons vos dévoués (signé) *P. Onnes et fils* ».

La réponse d'Embden, datée du 31 janvier, également avec la suscription: « à remettre par exprès », était : « Messieurs, j'ai reçu votre lettre du 28 courant et, conformément à vos instructions, je ferai les paiements suivants sur la base du crédit à vous ouvert de 1.000.000 marks pour l'affaire du cacao provenant du vapeur *Assuan* : le 1er février de l'année courante, 952.905,67 et le 15 février, 113.651,82 marks, au total, 1.066.557,49 marks. Votre dévoué (signé) *Georges Otto Embden* ».

Les divers affidavits d'Onnes ne révèlent pas qu'Onnes et Embden aient eu quelque entretien à Hambourg autre que le seul rapporté par Onnes dans sa réponse à l'interrogatoire 12 lequel apparemment eut lieu au début de janvier, avant la réponse d'Onnes à la lettre d'Embden du 13 janvier qu'il « trouva à son bureau à son retour de Hambourg ».

Aucune preuve n'a été donnée pour me convaincre que quelque paiement ait été fait par Onnes pour les marchandises soit aux trois maisons allemandes indiquées, soit à Embden, soit à l'Asociacion. Dans le premier affidavit d'Onnes, donné sous serment le 23 août 1915, il déposa que les marchandises furent « achetées et payées » alors qu'elles se trouvaient sur l'*Assuan*. Il ne dit pas si ce fut au comptant ou par acceptation à trois mois, ni comment, où, ni à qui. Rien n'eût été plus aisé que de donner les preuves habituelles de paiement si le paiement avait été fait de la manière ordinaire. Il me semble significatif à cet égard que, dans les trois déclarations notariales adressées pour le compte des trois maisons allemandes le 27 novembre 1915, la vente est déclarée mais il n'est pas fait mention d'un paiement.

Poursuivons l'histoire de la cargaison : le navire *Rijn* se rendit régulièrement à Las Palmas ; les gousses de cacao furent tranbordées du vapeur allemand au vapeur néerlandais et ce dernier partit pour Amsterdam le 23 mars. Le capitaine avait ordre, toutefois, de demander des instructions au Hoek van Holland pour savoir si le déchargement devait être effectué à Rotterdam. Celles-ci ne furent pas données par Onnes. Les agents des chargeurs à Las Palmas étaient la Woermann Linie qui agissait pour la Kosmos Linie, deux compagnies allemandes. Il n'est pas douteux qu'elles reçurent leurs ordres d'Embden. Au cours du voyage le navire fut rencontré par un croiseur britannique, dérouté et la cargaison saisie le 6 avril.

Les principales thèses du conseil des réclamants furent : premièrement, que les marchandises n'étaient pas de contrebande; secondement, qu'elles ne pouvaient pas être saisies, étant consignées à des consignataires dénommés dans un port neutre au sens de l'Ordre en Conseil du 29 octobre 1914 modifiant la Déclaration de Londres; troisièmement, qu'elles ne pouvaient être condamnées, si elles le pouvaient, que moyennant paiement d'une indemnité selon l'article 43 de la Déclaration de Londres; et quatrièmement que les faits n'établissaient pas la destination à l'Allemagne.

Je dois maintenant énoncer certains faits relatifs à la question de savoir si les gousses de cacao étaient ou devaient être traitées comme contrebande. Les gousses de cacao sont évidemment des vivres. Elles étaient en conséquence dans la classe des marchandises déclarées contrebande con-

ditionnelle depuis août 1914. Il y eut une déclaration non seulement à l'ennemi mais à tous les pays neutres.

Pour des raisons d'Etat cependant, notre Foreign Office, en novembre 1914, donna au Gouvernement Néerlandais à La Haye une liste de vivres qui seraient traités comme contrebande conditionnelle, laquelle ne comprenait pas les gousses de cacao. Elle ne fut pas envoyée à tous les pays neutres d'Europe. Quant à l'Espagne, la Proclamation d'août 1914 resta sans explication. En conséquence, eu égard aux dispositions de l'article 43 de la Déclaration, le *Rijn* serait considéré comme ayant su que les gousses de cacao, comme vivres, étaient sur la liste de contrebande avant qu'il ne quittât Las Palmas, et, certes, avant qu'il ne commençât à recevoir les cargaisons transbordées. Mais quant à la Hollande ce ne fut pas avant le 22 mars ou le matin du 23 mars 1915, jour où le *Rijn* quitta Las Palmas, qu'il fut communiqué aux autorités néerlandaises que ce pays donnerait son plein effet, à l'égard des vivres, à la Proclamation d'août 1914.

Les propriétaires du navire agirent avec une stricte correction neutre. Ils ont insisté sur la clause de la charte partie d'après laquelle la cargaison devait être consignée au Netherlands Oversea Trust. Le trust toutefois n'aurait pas consenti à devenir consignataire parce qu'il regardait les gousses de cacao comme étant des marchandises qui ne seraient pas traitées comme contrebande. Cela conduisit à faire la consignation aux réclamants mais sous réserve d'un arrangement complémentaire du 9 février 1915 par lequel, si la cargaison venait à être déclarée contrebande conditionnelle, les réclamants transféreraient immédiatement leur consignation au trust. Cela ne fut pas fait avant la saisie.

La Netherlands Oversea Trust mérite toute confiance. Mais il est bien connu que dans les pays scandinaves les dispositions et garanties contre la réexportation en Allemagne ont été constamment éludées et mises en échec. Dans le cas présent, ce sont les armateurs qui ont souci de prouver que leur navire était seulement engagé à transporter les gousses de cacao en Hollande pour la consommation locale et non pour l'exportation en Allemagne.

Tel est brièvement le cours des évènements. La cargaison était-elle contrebande conditionnelle à la date importante? La date importante est celle de la saisie ; quelque opinion que l'on puisse avoir de l'information donnée aux autorités de La Haye et par elles aux armateurs, ou de la connaissance de celle-ci que l'on peut supposer aux Canaries, on ne peut douter que les marchandises, quand elles furent saisies, étaient contrebande conditionnelle. L'article 43 de la Déclaration de Londres, loin d'appuyer la première prétention des réclamants, la contredit manifestement. Il parle de marchandises déclarées contrebande lorsqu'elles sont en haute mer sans la connaissance des parties intéressées comme étant de « la contrebande » bien qu'il dispose que « la contrebande » ne sera condamnée que moyennant indemnité. Le commentaire de M. Renault a la même portée. Il dit que la disposition a pour but « de ménager les neutres qui, en fait, transporteraient de la contrebande, mais auxquels on ne pourrait rien reprocher » et il ajoute que « tandis qu'il serait injuste de saisir le navire

et de confisquer la contrebande, d'autre part, le croiseur ne peut être obligé de laisser aller à l'ennemi des produits propres à la guerre ». Rapport général présenté à la Conférence Navale au nom du Comité de rédaction, Parliamentary Paper, Miscellaneous nº 4 (1909), p. 51-52.

Manifestement l'article 43 ne visait pas à exclure de la catégorie de la contrebande des marchandises qui, à raison de leur qualité, ont été comprises dans cette liste. La première prétention des réclamants tombe donc.

La question suivante qui se pose est celle de savoir si les réclamants peuvent invoquer l'article 43 et prétendre au bénéfice d'une indemnité en vertu de cet article. C'est une question de droit et de fait. Quant au droit, je pense qu'il est clair, d'après les termes de l'article et du commentaire, qu'il visait seulement à comprendre les navires et cargaisons neutres, c'est-à-dire qu'il s'applique seulement aux navires de neutres transportant innocemment une cargaison qui se trouve devenir en fait contrebande et à la cargaison de neutres qui était en fait contrebande et avait été innocemment chargée et transportée sur navire neutre. Si la cargaison était contrebande, tant le navire transporteur que la cargaison, quel qu'en soit le propriétaire, seraient sujets à capture et confiscation; et une cargaison ennemie sur un navire neutre y serait également sujette nonobstant la Déclaration de Paris.

Les questions de fait se posant à propos de cet article seront examinées et tranchées ultérieurement à propos d'autres objets tels que la propriété, la conduite, la destination et le titre de réclamation.

. La thèse suivante des réclamants qu'il faut envisager concerne le point de savoir s'ils sont protégés par l'Ordre en Conseil du 29 octobre 1914. Cela englobe le fait et le droit. Quant au droit, à mon avis, les exceptions faites dans l'article Ier al. 3 de l'Ordre sont destinées seulement à avoir effet en faveur des propriétaires neutres de bonne foi. Je suis arrivé à cette conclusion en considérant les termes de l'Ordre lui-même et d'après ce qui est connu de la correspondance officielle entre ce pays et l'Amérique au sujet de son histoire. J'adhère aussi à ce que j'ai dit dans d'autres affaires à savoir qu'un consignataire dénommé est un consignataire *bona fide* dans les affaires ordinaires et au sens commercial et qu'une personne qui agit seulement comme le canal par lequel les marchandises atteindront l'ennemi directement ou qui prête seulement elle-même ou son nom comme un intermédiaire ou un instrument dans ce but, que ce soit pour une grande, une faible ou aucune rémunération, n'est pas ce qu'on a voulu désigner par le terme de « consignataire dénommé ». Un consignataire simulé, bien que ce soit une personne réelle, n'est pas un consignataire au sens de l'Ordre. Les faits sur ce point sont les mêmes que ceux se rapportant à l'article 43.

A l'égard de la dernière thèse des réclamants et pour préciser les faits importants pour les autres prétentions, il est nécessaire de procéder à un plus ample examen de la position, des rapports et de la conduite d'Onnes et Embden et des faits en général.

Après l'arrêt du vapeur, Onnes télégraphia à Embden à Hambourg : « Vapeur *Rijn* retenu à Ryde. Nous attendons renseignements et de savoir quelles exigences peuvent finalement êtres imposées par l'Angleterre. Nous

avons demandé à notre Gouvernement de nous aider à obtenir la relaxe du navire et de la cargaison. Comme il est possible à tout moment que d'importantes décisions soient prises nous pensons que votre présence ici est désirable car nous ne désirons pas supporter la responsabilité de prendre seuls une décision. »

La réponse d'Embden fut par télégramme: « Affaire *Rijn*. Ma présence ici (c'est-à-dire à Hambourg) est importante. Autres détails par lettre. Veuillez m'informer de chaque chose par télégramme. » Et par une lettre (datée de Hambourg le 6 avril) qui est aussi significative que hardie. La partie essentielle est la suivante : « Si l'Angleterre relaxe le *Rijn* et si la cargaison est reconsignée à l'Overzeetrust, vous devrez entreprendre de la reconsigner et d'obtenir du capitaine qu'il vous informe de l'heure exacte où il quittera le port où il est interné. J'irai alors à Berlin et déterminerai notre Gouvernement à permettre que le *Rijn* soit conduit à Zeebrugge en lui montrant qu'il s'agit d'une cargaison vendue à l'Allemagne qui ne peut être conduite à son lieu de destination par suite de sa reconsignation à l'Overzeetrust effectuée sur le désir de l'Angleterre. Je ne puis dire aujourd'hui si l'Etat-Major de la Marine accédera à ma requête; mais il y a espoir qu'il le fasse. En attendant, il est nécessaire que nous soyons informés de la date à laquelle le *Rijn* pourra partir afin d'être en mesure de le recevoir en temps opportun. J'apprends en outre que les garanties de banque pour l'Overzeetrust ne sont données que si, dès le début, le chargement doit être livré au trust et non dans le cas de reconsignation ultérieure. Cela nous serait très favorable. Même si vous ne pouvez rompre l'arrangement que nous avons conclu avec le Trust, il y a encore cette voie pour sortir de difficulté, savoir que vous vendiez la cargaison à la maison C. W. H. van Dam et Cie de Rotterdam, Rivierstraat, 7, et que cette maison s'efforce de l'exporter. Si l'exportation ne peut pas du tout être réalisée, le cacao doit être vendu là, ce qui ne serait pas si mauvais car nous pourrions obtenir un prix relativement élevé. D'ailleurs il nous faut, en premier lieu, faire tous nos efforts pour faciliter la réexportation. Quant à l'indemnité de Carl Lassen, j'ai, en son temps, convenu avec lui qu'il recevrait 9.000 marks pour tous débours ultérieurs, y compris toutes dépenses, à l'exclusion du fret et, en plus de cela, une indemnité spéciale de 1000 marks pour l'agent. En outre, au cas où l'exportation serait impossible, 500 à 1.000 marks selon le temps passé et les dépenses occasionnées. M. Zeuner est venu chez moi dimanche et m'a informé qu'il compterait 0 fr. 50 par 100 kilogs pour les frais de déchargement de la cargaison. Je n'ai pas, à ce moment, attiré son attention sur le fait que ces dépenses étaient comprises dans les 10.000 marks qui ont été convenus car je n'avais pas avec moi l'arrangement qui a été conclu comme résultat de nos conversations à cette époque. Je lui écris aujourd'hui une lettre dont copie est ci-jointe et lui demande de vérifier auprès de vous le fait que je vous ai immédiatement informé de mon consentement à l'indemnité de 10.000 mks comprenant toutes dépenses* y compris le fret. Vos..... *Georges Otto Embden.** Donc aussi les frais de transport du navire aux camions. »

Peut-être n'est-il pas surprenant que ces communications furent tenues cachées par Onnes et leur but nié : Voyez sa réponse aux interrogatoires 8, 9 et 10. Après que la lettre eût été révélée par le Procureur Général, un essai fut tenté par Onnes pour l'expliquer dans son affidavit du 30 mars 1917, essai qui n'a pas eu grand succès. Il attribue les suggestions qui y sont contenues (qu'il qualifie de criticables et en fait de criminelles) à « la condition mentale anormale due à ce que l'on appelle psychose de guerre qu'on sait l'avoir alors emporté chez les Allemands » et « aux nerfs surtendus » d'Embden « en particulier dans ces jours où il s'attendait chaque jour à être appelé comme soldat ». Il dit n'y avoir donné aucune attention. Il ne sait s'il y fit une réponse. Dans la réponse au neuvième interrogatoire, il nia qu'Embden lui eût proposé ou suggéré qu'en vue d'obtenir la relaxe de la cargaison celle-ci fût reconsignée au Netherlands Oversea Trust ; mais quelques jours plus tard il s'est certainement adressé dans ce but au trust comme il ressort de la lettre du trust à son conseil juridique du 16 avril.

Après l'assignation et la consignation, la première mesure prise par Onnes dans la procédure fut de faire une déclaration devant le Consul britannique à Amsterdam, le 18 mai 1915, dans laquelle il dit que la cargaison est devenue la pleine propriété de sa maison à l'exclusion de toutes autres et qu'elle a continué à l'être jusqu'au moment où il a abandonné les marchandises à ses assureurs selon les termes de la police. (On peut noter qu'aucune mention d'Embden n'a été faite par Onnes avant plus d'un an). (Voyez son affidavit du 14 juillet 1916).

Cela me conduit à poser les faits, en tant qu'ils sont venus à la connaissance de la Cour, à l'égard de l'assurance des marchandises. Dans un affidavit fourni sous serment le 8 décembre 1915, Onnes révèle neuf polices d'assurance, avec une note ajoutant « que d'autres polices d'assurance ont été acquittées et ne sont plus en ma possession ». Dans un affidavit ultérieur il dit ne pouvoir présenter une liste complète des assurances qui ont été acquittées et ont passé en sa possession et il ajoute : « Ces polices furent pour la plupart contractées à Hambourg auprès de compagnies allemandes. La somme totale assurée par ces polices s'élevait à 1.880.000 marks. » Finalement il dit que 497.250 florins et 1.470.000 marks ont été payés, les derniers sur les polices allemandes (réponse à l'interrogatoire 14) faisant ensemble plus de 2.250.000 marks. Le montant total des trois factures était de 1.734.702 marks et elles comprenaient 1.850 sacs qui ne furent pas chargés sur le *Rijn*. La valeur des objets vendus selon les trois déclarations des prétendus agents en date du 27 novembre 1916 était de 1.100.000 marks. Les réclamants montrent donc que les assureurs ont payé beaucoup plus que la valeur des marchandises. Onnes dit textuellement dans son dernier affidavit : « C'est l'intérêt des assureurs que je défends devant la Cour des Prises ».

On a timidement suggéré qu'un ordre pourrait être rendu d'ouvrir une enquête pour déterminer quelle portion des assurances peut avoir été payée par des assureurs neutres ; mais, comme je l'ai dit dans d'autres cas, la Cour des Prises ne veut pas entrer dans semblable enquête.

Une brève référence peut être faite aux comptes ou plutôt à l'absence de comptes tenus par les réclamants. Des copies de quelques mentions aux livres ont été produites qu'on dit reproduire une partie de la transaction, mais elles sont inintelligibles et inexplicables pour le propre conseil des réclamants. Ils n'y a pas compte entre les réclamants et Embden ou MM. Schlubach, Thiener et Cie ou MM. Schröder frères ou MM. L. Behrens et fils ou l'Association ou l'un des assureurs. J'ai maintenant exposé complétement les faits. Reste à poser les conclusions auxquelles j'arrive, savoir : 1o Aucune preuve satisfaisante n'a été donnée pour montrer que la propriété des marchandises était à des neutres au moment du transbordement. La conclusion que j'en tire est qu'avant cette date les marchandises devinrent la propriété de quelques consignataires en Allemagne ; 2o Les réclamants n'ont pas établi que la propriété des marchandises leur vint jamais, qu'ils sont ou ont jamais été les propriétaires ; 3o Si, cependant, la propriété leur a été transmise, ils n'ont agi dans toute l'affaire que comme de simples instruments d'Embden et sous sa direction en vue de faire passer les marchandises en Allemagne ; 4o Le véritable propriétaire des marchandises au moment de la saisie était Embden de Hambourg ; 5o La destination projetée des marchandises quand elles quittèrent Las Palmas était Hambourg, base ennemie de ravitaillement ; 6o Les réclamants agirent de concert avec Embden dans une tentative de faire parvenir les marchandises à Hambourg en prétendant qu'ils étaient des acheteurs neutres agissant pour leur compte et ils agirent aussi de concert avec lui en présentant une fausse réclamation devant cette Cour ; 7o Même en admettant que le titre légal aux marchandises soit passé aux réclamants, ceux-ci n'avaient pas droit, dans ces circonstances, à une protection fondée sur l'Ordre en Conseil du 29 octobre 1914 ou à une indemnité en vertu de l'article 43 de la Déclaration de Londres ; 8o Même en admettant que les réclamants étaient de véritables acheteurs neutres des marchandises, ils ont renoncé à la propriété de celles-ci en l'abandonnant aux assureurs qui étaient allemands ; 9o Conformément à la thèse même des réclamants, si les biens ou le produit de leur vente étaient relaxés, les assureurs, principalement allemands, auraient droit à ce produit ou à une indemnité selon l'article rapporté.

Chacun des motifs ci-dessus suffirait à faire échec à la réclamation. En conséquence je la repousse.

Je condamne à titre de bonne prise les marchandises comme étant de la contrebande conditionnelle destinée à une base ennemie de ravitaillement et le produit de leur vente.

Faculté d'appel.

Du 6 juin 1917. — Haute Cour de Justice. Division d'Amirauté (en matière de prises). — Sir Samuel Evans, président. — Avocats : le Solicitor du Trésor pour le Procureur Général ; Botterell et Roche pour les réclamants, Onnes et fils.

161

Haute Cour de Justice
Division d'Amirauté (en matière de prises), 7 juin 1917

Borax, Vivres, Contrebande conditionnelle.

Le borax ne rentre pas dans les vivres classés parmi les articles de contrebande conditionnelle.

(Navire norvégien *Progreso* [cargaison])

Sir Samuel Evans, président :

La présente affaire concerne une revendication faite par un certain M. Wisloeff, de 700 barils de borax expédiés sur le vapeur *Progreso,* vaisseau norvégien. Les expéditeurs sont MM. Lehn et Fink, de New-York et le destinataire M. Wisioeff, de Copenhague. Les connaissements sont datés du 29 octobre 1915 et la saisie eut lieu le 24 novembre 1915. A ce que j'ai compris les marchandises ont été vendues.

Le Procureur Général, au nom de la Couronne, demande qu'on rende dans cette affaire des ordonnances conformes à l'une des alternatives suivantes. Sa première demande est que ce borax soit traité comme une denrée alimentaire et considéré à ce titre comme contrebande conditionnelle au moment de la saisie. Subsidiairement il demande qu'on fasse application en l'espèce de l'Ordre en Consetl de « Représailles » du 11 mars 1915..

Si nous prenons le premier point, à mon avis cette substance n'est pas une denrée alimentaire et ne pouvait, en conséquence, constituer de la contrebande conditionnelle au moment de la saisie. Il ne m'a pas été possible de consulter un traité de chimie, mais, en me basant sur mes connaissances personnelles et sur la définition donnée dans l'*Oxford Dictionary,* j'aboutis à cette conclusion. Le témoignage sur lequel on cherche à s'appuyer pour démontrer qu'il s'agit d'une denrée alimentaire, consiste dans un affidavit de M. Stubbs, chimiste du Gouvernement. etc... ; mais, dans cet affidavit, M. Stubbs prend soin, me semble-t-il, de déclarer que ce n'est pas une denrée alimentaire, mais un produit servant à la conservation des denrées alimentaires ; et il continue en indiquant les proportions dans lesquelles on l'emploie pour la conservation des aliments. De son exposé il résulte que la dose maxima utilisée est de un demi 0/0, ce qui constitue une très petite proportion.

Ce qui confirme mon opinion sur la matière, c'est le fait que, postérieurement à la saisie de ces marchandises, — au mois d'avril 1916, pour être précis — le borax et l'acide borique furent compris dans la liste de contrebande *absolue.* Aucune denrée alimentaire n'a, jusqu'à présent, été inscrite sur la liste de la contrebande absolue ; ces denrées sont toujours restées comprises sur la liste de la contrebande conditionnelle. Aussi j'estime que les personnes consultées lors de l'établissement de ces listes de contre-

bande, et qui, sans aucun doute, sont des gens expérimentés, n'ont pas considéré le borax, l'acide borique, etc.., comme des denrées alimentaires et ne les ont pas, en conséquence, placées sur la liste de la contrebande conditionnelle. Aussi la demande de la Couronne dans cette affaire ne saurait être admise et je ne puis condamner ces marchandises en tant que contrebande conditionnelle, quelle que puisse avoir été leur destination.

(Le Président décida que les marchandises étaient des biens ennemis destinés à l'ennemi et ordonna que le produit de leur vente fût versé à la Cour pour y rester jusqu'à la conclusion de la paix par application de l'Ordre en Conseil de « Représailles » du 11 mars 1915).

Du 7 juin 1917. — Haute Cour de Justice. Division d'Amirauté (en matières de prises). — Sir Samuel Evans, président. — Avocats : Le Solicitor du Trésor pour le Procureur Général; Parker, Garrett et Cie pour les réclamants.

162

Haute Cour de Justice
Division d'Amirauté (en matière de prises), 8 juin 1917

MARCHANDISES ENNEMIES DANS UN ENTREPÔT ANGLAIS, SAISIES, CONFISCATION ; DÉCLARATION DE PARIS, MARCHANDISES ENNEMIES SOUS PAVILLON NEUTRE, MARCHANDISES ENNEMIES A TERRE.

Des marchandises ennemies débarquées pour transbordement et déposées dans un entrepôt anglais à l'ouverture des hostilités sont sujettes à saisie et confiscation.

La protection de la Déclaration de Paris ne s'étend pas à des marchandises ennemies qui, après avoir été transportées sur navire neutre, n'étaient plus sous pavillon neutre au moment de la saisie ni à celui de l'ouverture de la guerre.

(Navires hollandais *Batavier II* et *Batavier VI* [cargaison])

Saisie par les autorités anglaises, dans un entrepôt, comme propriété ennemie, d'une certaine quantité de cannes apportées dans un port anglais par des navires neutres avant l'ouverture des hostilités et débarquées en vue d'un transbordement. La Couronne demande la confiscation de ces marchandises à laquelle ne s'oppose pas le contrôleur nommé par le Board of Trade à la maison ennemie intéressée.

Sir Samuel Evans, président :

Ces marchandises qui, au moment où éclata la guerre, étaient entreposées dans divers entrepôts indiqués dans l'affidavit de M. Whinney, sont, conformément aux décisions rendues dans les affaires du *Roumanian* (1) et de l'*Eden Hall* (2), susceptibles d'être saisies en vertu des droits d'Ami-

---

(1) Voy. *suprà*, t. I, p. 69 et 411.
(2) Voy. *suprà*, t. II, p. 56.

rauté. La seule question à trancher est celle de savoir si les marchandises qui ont été transportées sur le *Batavier II* et le *Batavier VI*, tous deux vaisseaux neutres, sont protégées par la Déclaration de Paris de 1856.

Je ne suis pas lié par la décision rendue dans l'affaire du *Dandolo* et du *Caboto* (1) jugée par la Cour des Prises de Colombo, à Ceylan, mais j'estime que cette affaire a été jugée comme il convenait. Les deux articles de la Déclaration de Paris de 1856 qui doivent être considérés sont les articles 2 et 3 qui disposent qu'à l'exception de la contrebande de guerre, le pavillon neutre couvre la marchandise ennemie qui, de la sorte, n'est pas susceptible d'être capturée sous pavillon neutre. Ces marchandises s'étaient trouvées sous pavillon neutre mais n'étaient plus sous ce pavillon au moment de la saisie, ni au moment où éclata la guerre, à ce que j'ai compris, et en conséquence aucune difficulté ne s'élève relativement à la Déclaration de Paris.

Toutes les marchandises rentrent dans la même catégorie et je déclare qu'elles ont été régulièrement saisies en vertu des droits d'Amirauté ; en conséquence, je les condamne.

Du 8 juin 1917. — Haute Cour de Justice. Division d'Amirauté (en matière de prises). — Sir Samuel Evans, président. — Avocats : le Solicitor du Trésor pour le Procureur Général ; Gresham, Davies et Dallas pour les réclamants.

163

Comité Judiciaire du Conseil Privé, 21 juin 1917

Cour des prises, Prize Court Rules de 1914, Production de documents ; Contrebande de guerre, Voyage continu, Destination finale ennemie, Intention, Preuve ; Pouvoir de la Cour des Prises, Loi étrangère.

La Cour des Prises peut, en vertu de l'Ordre IV des Prize Court Rules de 1914, ordonner la production de documents en indiquant la nature des documents à fournir.

Pour l'application de la règle du voyage continu à la contrebande de guerre, l'intention d'une destination finale ennemie peut être cherchée dans toutes les circonstances et, en conséquence, le juge des prises peut ordonner la production de documents propres à renseigner sur la marche, la nature et l'importance des affaires des réclamants avant et depuis l'ouverture de la guerre.

On ne saurait opposer au pouvoir de la Cour des Prises d'ordonner une production de documents, les dispositions prétendues contraires de la loi d'un Etat étranger.

---

(1) Voy. *suprà*, t. II, p. 252.

(Navire suédois *Consul Corfitzon* [cagaison])

Lord Parker :

Il est fait appel d'un jugement rendu par le Président le 24 octobre 1916, ordonnant production, sous serment, des registres de comptabilité, copies de lettres et de tous documents commerciaux relatifs à l'affaire en litige, y compris des livres, contrats, polices d'assurances, télégrammes et correspondances s'y rattachant. L'appelant soutient que cette sentence doit être annulée ou modifiée : 1° pour motif d'incompétence ; 2° parce qu'elle n'est pas fondée en droit ; 3° parce qu'en la circonstance elle était oppressive et que, à titre de mesure discrétionnaire, elle n'aurait pas dû être rendue.

Il n'y a pas de doute que d'après l'Ordre IX, règle 1re des Prize Court Rules, le Président siégeant en matière de prises a pouvoir de rendre une ordonnance de production de tous documents relatifs à la cause, soit en général soit en la limitant à certaines catégories de documents spécifiés dans l'ordonnance. Dans le cas actuel l'enquête est limitée aux livres de comptabilité, copies de lettres et autres documents commerciaux d'usage et, à ce point de vue, l'ordonnance ne peut donner lieu à aucune réclamation. On soutient cependant que l'ordonnance aurait dû s'en tenir à ce point et qu'en désignant davantage les documents sur lesquels l'enquête devait porter, le Président a outrepassé les pouvoirs qui résultent de l'Ordre IX, art. 1er (1). Il aurait dû, dit-on, laisser à la conscience de celui contre qui l'ordonnance à été rendue, de décider quels sont les documents qui devaient ou ne devaient pas être compris dans l'investigation.

Leurs Seigneuries sont d'avis que cette prétention ne peut être soutenue. Il n'est, en aucune façon, facile pour un plaideur, si sain que puisse être son jugement et si scrupuleuse que soit sa conscience, d'arriver à une conclusion correcte quant à la catégorie de documents qui concernent ou non l'affaire en question, selon le sens du règlement. Le principe applicable a été posé dans l'affaire Compagnie Financière et Commerciale du Pacifique c. Peruvian Guano Co [1882] : « tout document, dit le juge Brett, concerne l'affaire, qui servirait de preuve pour toutes conclusions, mais également qu'il serait raisonnable de supposer pouvoir renfermer des indications qui *pourraient* — non pas qui *doivent* — directement ou indirectement, permettre à la partie qui réclame un affidavit, soit d'avancer sa propre thèse soit de nuire à celle de son adversaire. J'ai mis les mots « soit directement ou indirectement » parce qu'il me semble qu'on peut à juste titre dire qu'un document contient des renseignements pouvant permettre à celle des parties qui demande un affidavit, soit d'avancer sa propre thèse soit de nuire à celle de son adversaire, s'il s'agit d'un document qui peut convenablement le conduire à une enquête qui peut avoir l'une de ces deux conséquences....... »

Mais si l'on doit se rappeler ce principe, il peût y avoir tant d'erreurs

(1) Voy *suprà,* t. I, p. XXVIII.

dans son application que Leurs Seigneuries sont d'avis qu'il est non seulement possible, mais dans bien des cas hautement désirable, que le Juge qui rend l'ordonnance indique, autant que possible, la catégorie de documents dont il envisage la production. L'objection quant à la compétence tombe donc de ce fait.

La seconde objection à l'ordonnance du Président est qu'il a spécifié, parmi les documents à vérifier, des pièces qui ne peuvent en aucune façon concerner les questions en litige. Avant d'examiner cette objection, il est nécessaire de voir quelles sont ces questions.

La procédure au cours de laquelle se produit l'appel est une procédure en condamnation au profit de la Couronne, pour contrebande de guerre, d'environ 2843 tonnes de peaux salées, 3550 tonnes de bois de quebracho et de 201 tonnes d'extrait de quebracho, chargées sur le vapeur suédois *Consul Corfitzon* allant des ports de l'Amérique du sud à Karlskrona et consignées à l'appelant. Il y a une réclamation subsidiaire en vertu de l'Ordre en Conseil du 11 mars 1915, qui est sans importance pour ce qui concerne cet appel.

Les marchandises, ayant été chargées sur navire neutre et destinées ostensiblement à un port neutre, ne peuvent être contrebande de guerre que si, d'après le principe du voyage continu et conformément aux intentions réelles des parties engagées dans la transaction, elles avaient une autre destination finale en pays ennemi. L'intention fait rarement l'objet d'une preuve directe. D'habitude, elle doit être tirée des circonstances et toute circonstance pouvant, soit seule, soit en connection avec d'autres circonstances, donner lieu à des inductions quant aux intentions des parties au sujet d'une transaction, est importante quant à la question de savoir ce qu'était réellement l'intention.

Dans le cas présent, une des questions qui se posent est de savoir comment l'appelant entendait disposer des marchandises auxquelles cette affaire se rapporte, après leur livraison à Karlskrona. Les destinait-il à la consommation en Suède ou bien avaient-elles une autre destination et pour quel pays ? Il semble à Leurs Seigneuries qu'il est hors de toute discussion que des inductions peuvent être tirées des habitudes commerciales de l'appelant pour ce même genre de marchandises avant et après l'ouverture des hostilités actuelles et, en particulier, de l'importance de son commerce avec l'Allemagne avant et après la déclaration de guerre. Tous les documents susceptibles d'éclairer la question tombent donc sous le principe exposé dans l'affaire ci-dessus visée. L'ordonnance de production étant limitée aux documents susceptibles de jeter la lumière sur la nature et la marche des affaires de l'appelant et sur l'importance de son commerce avec l'Allemagne quelques mois avant la guerre et depuis la déclaration de guerre, Leurs Seigneuries sont d'avis qu'il est impossible de soutenir que l'ordonnance n'était pas fondée en droit.

L'objection que cette ordonnance était oppressive n'est pas, à leur avis, plus soutenable. Il n'est pas douteux que dans des affaires contradictoires, telles que la vérification de documents, le juge, en matière de

prises, peut user d'une large discrétion qui devrait, bien entendu, s'exercer de façon à ne pas imposer à des neutres des difficultés inutiles dans l'établissement rapide de leurs réclamations; mais, d'autre part, on aurait tort de subordonner les intérêts de la Couronne aux convenances de la partie adverse. Considérant la nature des questions à résoudre dans cette procédure, un refus d'enquête aurait pu retirer à la Couronne la possibilité de prouver que les marchandises étaient contrebande de guerre. D'autre part, la production ordonnée est limitée de telle sorte qu'elle n'entraîne pour l'appelant ni dérangement ni frais excessifs. Il faut se rappeler qu'une production entière et complète de la part du réclamant, peut être le moyen le meilleur et le plus rapide d'établir sa propre thèse si celle-ci est bonne. En tout état de cause, Leurs Seigneuries ne voient pas la possibilité de de s'opposer au pouvoir discrétionnaire du Président qui semble avoir été exercé après discussion complète et avec sa large expérience des cas de cette nature.

On a donné, au cours de l'argumentation, une importance considérable aux dispositions de la loi suédoise du 17 avril 1916 relative au commerce pendant la guerre. On a dit que si l'appelant se soumettait à l'ordonnance dont il est fait appel, il serait ou pourrait être passible de pénalités conformément à l'art. 3 de cette loi. Leurs Seigneuries peuvent difficilement supposer que l'art. 3 a eu pour but d'apporter des entraves aux sujets suédois qui ont à défendre leurs droits devant les cours des prises britanniques. Effectivement, la clause finale de cet article semble autoriser tout ce qui est nécessaire pour la défense de ces droits et, de plus, il semblerait possible pour l'appelant, s'il éprouvait une difficulté à ce sujet, d'obtenir l'autorisation de son gouvernement de se conformer à l'ordonnance dont il est fait appel; mais, quoiqu'il en soit, l'opinion de Leurs Seigneuries est qu'une Cour des Prises ne peut vraiment pas être empêchée de rendre l'arrêt qu'elle juge convenable, pour le motif que le plaignant neutre, en se conformant à cet arrêt, se rendrait coupable de violation de la loi de son pays. Le droit appliqué au fond par la Cour est le droit international qui ne peut être affecté par la législation nationale d'un Etat quelconque; ses usages et sa procédure sont régis par la loi du pays dont elle tire juridiction et ils ne sauraient être modifiés par la législation d'aucun autre Etat.

Leurs Seigneuries conseillent humblement à Sa Majesté de rejeter cet appel avec frais y compris les frais de la pétition pour l'admission du rapport supplémentaire.

Du 21 juin 1917. — Comité judiciaire du Conseil Privé. — Lord Parker, Lord Sumner, Lord Parmoor, Lord Wrenbury, Sir Arthur Channel. — Avocats : Botterell et Roche pour l'appelant; le Solicitor du Trésor pour l'intimé.

164

Haute Cour de Justice
Division d'Amirauté (en matière de prises), 28 juin 1917

Arrêt de marchandises, Ordre en Conseil du 11 mars 1915, Marchandises d'origine allemande, Date de départ du navire, Relâche pour réparations dans un port neutre.

Lorsque des marchandises ont été chargées dans un port allemand sur navire neutre avant le 1er mars 1915 et que, le navire s'étant arrêté dans un port neutre pour des réparations et en étant reparti après cette date, les marchandises ont été, dans ce port, partiellement débarquées puis réembarquées, lesdites marchandises ne sont pas sujettes à arrêt en vertu de l'Ordre en Conseil du 11 mars 1915.

(Navire norvégien *Sigurd* [cargaison])

En vertu de connaissements en date du 27 juillet 1914, des marchandises ont été expédiées de Hambourg au Chili à bord du navire norvégien *Sigurd*. Le navire, parti de Hambourg le 21 octobre, dut relâcher dans un port norvégien pour subir des réparations ; là une partie de la cargaison fut déchargée puis réembarquée et le navire reprit son voyage le 23 mars 1915. Le 3 avril, le *Sigurd* fut dérouté sur Stornaway par un patrouilleur britannique et, le 13, sa cargaison fut saisie. La Couronne demande que soit prononcé l'arrêt de ces marchandises d'origine allemande, en vertu de l'article 4 de l'Ordre en Conseil du 11 mars 1915, le navire ayant quitté un port autre qu'un port allemand après le 1er mars 1915. Les consignataires au Chili demandent la relaxe des marchandises en se basant sur l'esprit de l'Ordre en Conseil.

Sir Samuel Evans, président :

Les communications échangées entre les réclamants et le Procureur Général permettent de considérer les faits de l'espèce comme admis et ces faits sont en résumé les suivants. Le connaissement montre qu'il s'agissait d'un voyage de Hambourg à Concepcion. Il est daté du 27 juillet 1914 et on doit admettre que les marchandises furent chargées sur le navire avant la déclaration de guerre. Le navire ne partit pas de Hambourg pour son voyage avant le 21 octobre 1914. Il commença alors son voyage pour Concepcion, mais il rencontra le mauvais temps et le 25 octobre il relâcha à Christiania. De là il fut remorqué à Stavanger où des réparations furent exécutées.

Je pense qu'en appliquant l'Ordre en Conseil du 11 mars 1915 (1) on doit considérer l'objet général de cet Ordre et pour cela je crois qu'il est nécessaire et aussi commode de regarder son préambule. Je ne pense pas qu'il soit juste de prendre une partie de l'Ordre en Conseil, comme l'ar-

---

(1) Voy *suprà*, t. I, Annexe, p. XCVIII.

ticle 4 et de l'interpréter aussi strictement qu'on l'interpréterait dans un Act du Parlement.

Le légitime objet de l'Ordre était d'entraver le commerce de l'Allemagne avec d'autres pays en empêchant les denrées de toute sorte d'atteindre ou de quitter l'Allemagne après le 1er mars 1915. L'Ordre fut fait, comme le dit le préambule, parce que « le Gouvernement allemand a publié certaines ordonnance qui, en violation des usages de la guerre, tendent à déclarer les eaux entourant le Royaume-Uni zone militaire, dans laquelle tous les navires marchands britanniques et alliés seront détruits sans égard pour la vie des passagers et des équipages, et dans laquelle la navigation neutre sera exposée au même danger en raison des incertitudes de la guerre navale. »

On ne peut empêcher que l'effet de cet Ordre soit parfois non seulement d'empêcher le commerce allemand mais aussi d'infliger aux commerçants et armateurs neutres ce qu'ils peuvent considérer comme une pénible charge. L'Allemagne a rendu nécessaire la mesure adoptée par l'Ordre et ces gênes doivent être supportées.

En lisant l'Ordre dans son entier et en me rappelant que son objet est de restreindre le commerce de l'Allemagne à partir du 1er mars 1915, j'arrive à conclure que le navire en question et les marchandises à son bord doivent être traités en se référant au sens qu'implique l'article 2 et non au sens précis des termes de l'article 4.

J'ai traité de cet Ordre dans des affaires antérieures. Il est clair que les articles 1 et 3 de l'Ordre traitent des marchandises amenées en Allemagne et les articles 2 et 4 des marchandises provenant d'Allemagne. L'article 2 dit : « Aucun navire marchand ayant quitté un port allemand après le 1er mars 1915 ne sera admis à poursuivre son voyage avec des marchandises à son bord qui auraient été chargées dans ce port. » Cela doit impliquer qu'un navire marchand parti avant le 1er mars 1915 ne sera pas obligé de décharger les marchandises à un port britannique ou allié au sens de l'Ordre.

Le navire dont il s'agit partit d'un port allemand avant le 1er mars 1915 ; il en résulte donc qu'il ne rentre pas dans les termes de l'article 2.

Quant à l'origine des marchandises, elles sont considérées comme d'origine ennemie. L'article 4 traite les marchandises qui n'ont pas été chargées dans un port allemand mais qui, chargées dans d'autres ports, à raison de leur origine allemande ou du fait d'être propriété allemande, rentrent dans les prévisions de l'Ordre. Les marchandises dont il s'agit ici ne rentrent pas équitablement dans cette catégorie. Ce sont des marchandises chargées dans un port allemand avant le 1er mars 1915 et en conséquence je pense qu'en vertu de l'article 2 le navire n'était pas tenu de les décharger dans un port britannique ou allié. Le résultat est que les marchandises doivent être relaxées.

Faculté d'appel pour le Procureur Général dans les deux mois.

Du 28 juin 1917. — Haute Cour de Justice. Division d'Amirauté (en matière de prises). — Sir Samuel Evans, président. — Avocats : le Solicitor du Trésor pour le Procureur Général, Stokes et Stokes pour les réclamants.

165

Haute Cour de Justice
Division d'Amirauté (en matière de prises), 2 juillet 1917

Parts de prise, Aéroplanes, Pilotes et observateurs.

Les pilotes et observateurs d'aéroplanes affectés à des navires de guerre britanniques ont droit aux parts de prise distribuées à raison de la destruction d'un croiseur ennemi par ces navires de guerre.

(Aéroplanes affectés aux navires de guerre britanniques *Severn* et *Mersey*)

Demande de parts de prise au bénéfice des officiers et équipages des monitors *Severn* et *Mersey* et des pilotes et observateurs de deux aéroplanes attachés à ces moniteurs, du chef de la destruction du croiseur allemand *Königsberg* en juillet 1915. Ce croiseur s'était réfugié dans la rivière Rufigi (Est africain allemand) et se trouvait hors de vue des monitors, mais le tir fut rapidement réglé par les aéroplanes.

Sir Samuel Evans, président :

Il s'agit d'une demande présentée au nom des officiers et équipages des monitors de Sa Majesté *Severn* et *Mersey* en vue d'obtenir une prime de prise pour la destruction du croiseur allemand *Königsberg* dans la rivière Rufigi (Est africain allemand), dans les circonstances qui ont été pleinement exposées. La seule particularité de cette affaire est que la demande est faite non seulement au nom des officiers et équipages des deux navires de guerre, mais aussi au nom des pilotes et observateurs des deux aéroplanes engagés dans l'action pour être compris parmi ceux qui ont qualité pour participer à l'octroi et à la distribution d'une prime de prise. C'est la première fois que semblable demande est faite. Les pilotes et observateurs des deux aéroplanes appartiennent au Service aérien de la Marine Royale et il est admis qu'ils étaient affectés au *Severn* et au *Mersey* en vue d'opérer contre le *Königsberg*. Il est très clair aussi que les services rendus par eux lors de la destruction du croiseur allemand furent d'une extrême valeur. La question que j'ai actuellement à trancher est celle de savoir s'ils ont droit à participer à la prime de prise qui est adjugée selon le Naval Prize Act de 1864 et l'Ordre en Conseil pris en vertu de celui-ci, le 2 mars 1915.

La section importante du Naval Prize Act de 1864, s. 42, dispose : « Si, à propos d'une guerre, il plaît à Sa Majesté de déclarer, par proclamation ou Ordre en Conseil, son intention d'accorder des parts de prise aux officiers et équipages de ses bâtiments de guerre, lesdits officiers et équipages des bâtiments de guerre de Sa Majesté qui furent effectivement présents à la capture ou à la destruction d'un navire armé des ennemis de Sa Majesté, auront droit à une répartition entre eux, à titre de parts de prise, d'une somme calculée à raison de cinq livres sterling pour chaque personne se trouvant à bord du navire ennemi au commencement de l'engagement. »

Un Ordre en Conseil fut pris en vertu de cette section, le 2 mars 1915. Je pense que j'agis selon mes pouvoirs en vertu de cette section en décidant que les pilotes et observateurs des deux aéroplanes faisaient partie des équipages du *Severn* et du *Mersey* auxquels ils étaient affectés et je prononce et déclare qu'ils sont en droit de prendre part à la prime de prise à adjuger du chef de la destruction du *Königsberg*. Je trouve aussi qu'au commencement de l'engagement il y avait 384 personnes à bord du *Königsberg* et que le montant de la prime de prise à distribuer est donc de 1.920 livres sterling.

Du 2 juillet 1917. — Haute Cour de Justice. Division d'Amirauté (en matière de prises). — Sir Samuel Evans, président. — Avocats : Botterell et Roche pour les réclamants; le Solicitor du Trésor pour le Procureur Général.

166

Comité Judiciaire du Conseil Privé, 3 juillet 1917

REMISE DU CONNAISSEMENT, LIVRAISON, TRANSFERT DE PROPRIÉTÉ, MARCHANDISES, BANQUIER, CONSIGNATAIRE ENNEMI, ACCEPTATION DE TRAITE, CHARGEUR NEUTRE ; PROPRIÉTÉ DES MARCHANDISES A LA DATE DE LA RÉCLAMATION.

En l'absence d'indications contraires, la remise du connaissement endossé équivaut à la livraison des marchandises et opère le transfert de propriété;

Et tel est l'effet de cette remise effectuée par un banquier à un consignataire ennemi contre acceptation d'une traite conformément aux instructions du chargeur neutre propriétaire originaire des marchandises.

Doit être rejetée la réclamation de celui qui n'a pas prouvé être propriétaire des marchandises à la date de sa réclamation.

(Navire allemand *Prinz Adalbert* [cargaison])

Appel de la décision rendue le 6 avril 1916 par Sir Samuel Evans (1) condamnant une certaine quantité d'huile de graissage faisant partie de la cargaison du *Prinz Adalbert* réclamée par la compagnie américaine Crew Levick C°. Ces marchandises avaient été expédiées à la Maschinenoel Import Actien Gesellschaft de Hambourg. Sir Samuel Evans estima que la compagnie allemande n'était pas seulement un agent de vente comme le prétendaient les réclamants mais qu'elle était devenue propriétaire des marchandises au moment du chargement.

Lord Sumner :

Lorsque le vapeur allemand *Prinz Adalbert*, allant de Philadelphie à

---

(1) Voy cette décision dans *Lloyd's Reports of Prize Cases*, t. V, p. 1 et s,

Hambourg, fut saisi comme prise à Falmouth le 5 août 1914, il avait à bord les deux lots d'huile de graissage, de 290 et de 86 barils, actuellement en cause. L'assignation est du 18 août 1914. Les appelants, Crew Levick C° de Philadelphie, chargeurs neutres, ont fait enregistrer une réclamation le 1er avril 1916, soutenant que l'huile leur appartenait et disant l'avoir chargée et consignée à la Maschinenoel Import Actien Gesellschaft de Hambourg, leur agent, pour vente en Europe et que ces marchandises n'étaient jamais passées à un acheteur quelconque, qu'elles continuaient à rester leur propriété. L'éminent Président a jugé que l'huile avait cessé d'appartenir aux appelants au moment de son chargement. Il semble que son attention n'ait été appelée ni sur les documents d'expédition, ni sur les dates d'acceptation des traites accompagnant les documents. A la barre de Leurs Seigneuries, les appelants ont fait de ces dates un argument décisif. L'éminent Président a été fortement et justement impressionné par l'absence de toute preuve convenable relative aux négociations premières entre les chargeurs et les consignataires. Les appelants ont sollicité de Leurs Seigneuries l'autorisation de remédier à cette lacune, mais elles l'ont refusée pour des raisons de principe.

Les deux lots faisaient l'objet de connaissements en vertu desquels l'huile était livrable à l'ordre des chargeurs à Hambourg et ils étaient endossés en blanc par un des directeurs de la compagnie appelante. Les connaissements et polices d'assurance étaient épinglés aux traites tirées par les plaignants sur la Maschinenoel Import Gesellschaft et escomptées aux Etats-Unis, savoir une traite à 60 jours pour 75 0/0 du montant de la facture de 290 barils et une traite à six jours de vue pour la valeur totale des 86 barils. La banque qui les a escomptées a envoyé les documents en Allemagne.

La traite tirée pour les 86 barils est arrivée à Hambourg le ou avant le 1er août 1914 et fut acceptée à cette date par la Maschinenoel Import Gesellschaft en échange du connaissement. L'autre traite était accompagnée d'un connaissement de la même date, 20 juillet, et la preuve n'est pas suffisamment faite qu'il y aurait une raison de supposer qu'elle n'a pas été envoyée par le même courrier. Les appelants ont soutenu qu'elle n'a pas été acceptée avant le 10 août, bien qu'aucune raison ne soit donnée justifiant cette différence. Ce connaissement a été également remis à la Maschinenoel Import Gesellschaft contre acceptation de la traite correspondante et, plus tard, la Compagnie a retourné les deux connaissements aux réclamants de Philadelphie. Il est à présumer qu'ils ont acquitté les deux lettres de change à l'échéance, car leurs montants sont portés au débit des appelants dans un compte courant trimestriel arrêté le 30 septembre, remis aux réclamants le 28 novembre. Il n'apparaît pas que les réclamants aient payé ou autrement réglé le solde débiteur qui ressort de ce compte; et, comme il résulte des preuves, ils ont reçu le montant des deux traites moins l'escompte à Philadelphie, ils n'ont ni payé ni consenti à payer aux accepteurs les montants de ces traites et ils ont reçu les traites en retour, sans conditions ni explications et vraisemblablement pour le compte des accepteurs.

Suivant des usages commerciaux généraux qui ont force de loi, lorsque des transactions de ce genre s'établissent en temps de paix sans que l'on puisse prévoir l'état de guerre, la remise d'un connaissement endossé, établi à l'ordre des chargeurs, lorsque les marchandises sont en mer, équivaut à la livraison des marchandises elles-mêmes et est considérée comme un transfert de propriété si la remise est faite dans cette intention. Le connaissement symbolise la marchandise. Sauf des formalités particulières ou des prescriptions spéciales relevant du droit commun, qui importent peu actuellement, cette intention est un point de fait. L'usage dans les affaires d'exportation et l'intérêt des parties en cause sont suffisants pour qu'il soit superflu de rechercher une preuve contraire. Lorsqu'un acheteur prend sa traite non encore acceptée mais jointe à un connaissement endossé de la sorte et qu'il va l'escompter chez un banquier, il devient responsable comme tireur et il fait des marchandises représentées par le connaissement un gage pour le payement. Si à son tour le banquier escompteur remet le connaissement au tiré contre acceptation, il en résulte qu'il consent à abandonner son gage en considération de la responsabilité de cette nouvelle partie en ce qui concerne la traite et, en agissant ainsi, il le fait avec l'autorisation et en vertu du mandat qu'il tient du chargeur et tireur. La possession du connaissement endossé permet à l'accepteur d'entrer en possession des marchandises à l'arrivée du navire.

Si le chargeur, alors propriétaire des marchandises, autorise le banquier vis-à-vis duquel il est lui-même responsable et dont l'intérêt est de détenir le connaissement jusqu'à l'acceptation de la traite, à remettre le connaissement en échange de l'acceptation de la traite, il est naturel d'en déduire qu'il entend transférer la propriété lorsque cet acte aura été accompli, mais qu'il entend également rester propriétaire jusqu'à cet accomplissement. Des accords spéciaux entre chargeur et consignataire peuvent modifier ou annuler ces déductions, mais, en l'absence de preuves contraires et en dehors des règlements résultant seulement de l'état de guerre ou de son imminence à l'origine de la transaction, le droit commun considère, dans ces conditions, que la propriété des marchandises est transférée lorsque les traites qui en sont l'objet ont été acceptées.

Leurs Seigneuries ne peuvent pas partager l'opinion de l'éminent Président que la propriété de cette huile a été transférée au moment du chargement. A leur avis, les plaignants furent propriétaires jusqu'au moment où la Maschinenoel Gesellschaft a accepté les traites, mais pas davantage. Telle est la déduction réelle des transactions mêmes. D'autres communications ont été faites, soit que le chargement devait être fait, soit qu'il avait eu lieu, mais elles sont sans effet ; de même il importe peu de savoir comment la transaction aurait pu être poursuivie après l'acceptation des traites. Cela dépend des accords entre les parties, dont la preuve n'est pas fournie ; le transfert de la propriété de l'huile sur l'acceptation des traites est compatible soit avec une vente à une Compagnie allemande et la revente par celle-ci à des clients allemands, soit avec une entente quelconque à carac-

tère de mandat en vertu de laquelle ils pouvaient débiter les plaignants du montant des traites payées et les créditer du produit des ventes et recevoir une rémunération en mettant à leur charge une commission convenue.

Il s'ensuit que les 86 barils ont cessé d'appartenir aux plaignants et sont devenus la propriété de la Maschinenoel Gesellschaft, à la date du 1er août. — Qu'en est-il de l'autre lot ?

La date de l'acceptation de la traite résulte de la date portée sur le compte trimestriel dont il est fait mention plus haut. Ce compte a été établi dans le but de faire ressortir une situation générale au 30 septembre 1914. L'acceptation n'est qu'incidente. Les dates d'acceptation sont sans effet sur le compte qui, naturellement, ne fait état des intérêts que depuis la date des payements et ces dates sont de peu d'importance, même pour identifier les acceptations suffisamment décrites par leur montant. Le document n'est pas prouvé et il ne suffit pas à décharger les réclamants de la charge qui leur incombe. Même si le lot d'huile le plus important diffère dans ses circonstances du lot moins important, il a cessé en tout cas d'appartenir aux plaignants avant qu'ils ne se soient présentés devant la Cour et, en conséquence, leurs titres font défaut. La probabilité est qu'il n'y a aucune différence entre les deux lots et que la date d'acceptation de la plus forte traite doit être le 1er août et non pas le 10. Il est naturel que les deux traites aient été acceptées en même temps; mais que l'une d'elles, la plus importante, soit restée en souffrance pour acceptation pendant plus d'une semaine, et qu'on l'ait acceptée ensuite, semble être une supposition difficilement admissible. Si l'on ne savait rien d'autre du *Prinz Adalbert* le 10 août, on savait tout au moins qu'il avait beaucoup de retard. La capture était, en tout cas, une explication raisonnable de sa non arrivée. Il se peut qu'ayant, comme le disent les appelants, « touché à Falmouth après que le capitaine eut reçu avis de l'état de guerre existant entre la France et l'Allemagne », on ait déjà connu à Hambourg avant le 10 août, « qu'il avait été saisi à Falmouth par la douane. » S'il en est ainsi, l'acceptation de la traite le 10 août est plus qu'improbable. Leurs Seigneuries, cependant, ne peuvent pas se prononcer sur des suppositions et, comme la pièce produite porte la date du 10 août, elles l'acceptent et disent que, puisque les réclamants n'ont pas prouvé leur droit sur les marchandises lorsqu'ils se sont présentés devant la Cour comme propriétaires, leur demande d'appel doit être rejetée.

En conséquence, Leurs Seigneuries étant d'avis que les plaignants n'étaient pas propriétaires de l'un ou l'autre lot à aucune époque postérieure à l'ouverture de la procédure de prise dans cette affaire, conseillent humblement à Sa Majesté de les débouter avec frais.

Du 3 juillet 1917. — Comité judiciaire du Conseil Privé. — Lord Parker, Lord Sumner, Lord Parmoor, Lord Wrenbury, Sir Arthur Channell. — Avocats : Pritchard and Sons, pour les appelants ; le Solicitor du Trésor, pour l'intimé.

167

Haute Cour de Justice
Division d'Amirauté (en matière de prises), 23 juillet 1917

CONTREBANDE ABSOLUE, VOYAGE CONTINU; CONTREBANDE ABSOLUE, LAINE, MANUFACTURE EN PAYS ENNEMI, RETOUR AU PAYS NEUTRE, CONFISCATION ; FAUSSES INDICATIONS DES PAPIERS.

Le système du voyage continu s'applique à la contrebande absolue.

Le fait qu'un chargement de laine, déclaré contrebande absolue, doit, après avoir été manufacturé en pays ennemi, revenir en pays neutre ne fait pas obstacle à sa confiscation.

Doit être écartée la réclamation d'un neutre qui a usé de papiers contenant de fausses indications en vue de tromper le capteur éventuel.

(Navires suédois *Axel Johnson* et *Drottning Sophia* [cargaison])

Sir Samuel Evans, président :

Cette affaire soulève une question importante quant au droit applicable à des articles de contrebande appartenant à des neutres, articles qui étaient en route pour un pays ennemi en vue d'y être traités et manufacturés.

Soixante quinze balles de laine chargées sur l'*Axel Johnson* furent saisies le 2 mai 1916. Deux lots de 75 et de 29 balles chargés sur le *Drottning Sophia* furent saisis le 14 juin 1916. La laine à été déclarée contrebande absolue par la Proclamation du 11 mars 1915. L'Aktiebolaget Skanska Yllefabriken réclame les 179 balles. On prétend que les 75 balles de l'*Axel Johnson* et que le lot de 75 du *Drottning Sophia* ont été achetées par eux à MM. Staudt et Cie de Berlin et que les 29 balles du *Drottning Sophia* l'ont été à MM. Hardt et Cie de Berlin. Ils disent avoir payé les marchandises et qu'ils en étaient les propriétaires quand la saisie fut effectuée. Le connaissement pour le chargement de l'*Axel Johnson* était en date du 15 mars 1916. Le chargeur était dit être « M. Edouard Blombergh, de Buenos-Aires ». La livraison devait être faite à Gothembourg, à l'ordre de l'Aktiebolaget Skanska Yllefabriken, de Christianstad. Le connaissement pour le chargement du *Drottning Sophia* était en date du 2 avril 1916. Le chargeur était dit être Edouard Blombergh. La livraison et les consignataires étaient les mêmes. Les factures et connaissements furent envoyés tout d'abord à Staudt et Cie et à Hardt et Cie respectivement. Il n'est pas déterminé de façon précise quand certains d'entre eux parvinrent aux réclamants. Seul l'un des connaissements du *Drottning Sophia* pour 29 balles fut reçu par les réclamants et cela seulement quelques jours avant le 1er septembre 1916, longtemps après la saisie. La circonstance est énoncée dans un affidavit délivré sous serment par Engberg, directeur de la société réclamante, à cette date : « Les réclamants ont fait plusieurs tentatives pour obtenir les

connaissements, mais sans aucun résultat. Il y a quelques jours l'un des connaissements lui parvint dans une enveloppe ordinaire sans aucune lettre ni autre indication au sujet de l'envoyeur. Je suppose que les autres exemplaires du connaissement ont été perdus ou soustraits en venant d'Amérique. »

Dans cette dernière affaire, il apparaît aussi que les assurances contre les risques de mer et de guerre devaient être à la charge de Hardt et Cie. En outre, dans les deux cas, les marchandises furent chargées par des maisons ennemies; les réclamants n'ont pas été en possession avant la saisie et le titre qu ils avaient n'était qu'un titre de papier.

La principale question discutée a été toutefois celle de savoir si, en supposant les réclamants propriétaires de la laine, celle-ci était sujette à saisie et confiscation comme contrebande. Je me propose d'examiner l'affaire sur cette base, en adoptant la même supposition quant à la propriété sans décider sur elle.

Le droit de saisir la laine et le pouvoir de la condamner dépendent de la destination. La base de la doctrine de la contrebande absolue est le droit accordé par le droit international à un belligérant d'empêcher que des articles de contrebande ne parviennent à l'ennemi et ainsi de priver celui-ci de l'occasion de s'en servir pour la guerre.

Le résumé succinct qui se trouve dans l'article 30 de la Déclaration de Londres est, à mon avis, un résumé exact du droit des gens sur la question, et je l'adopte ainsi que le commentaire de M. Renault.

L'article dispose : « Les articles de contrebande absolue sont saisissables s'il est établi qu'ils sont destinés au territoires de l'ennemi ou à un territoire occupé par lui ou à ses forces armées. Peu importe que le transport de ces objets se fasse directement ou exige, soit un transbordement, soit un trajet par terre ».

Le commentaire de M. Renault sur cet article est : « Les objets compris dans la liste de l'article 22 constituent de la contrebande absolue quand ils sont destinés à un territoire de l'ennemi ou à un territoire occupé par lui ou à ses forces armées de terre ou de mer. Ces objets sont saisissables du moment qu'une pareille destination finale peut-être établie par le capteur. Ce n'est donc pas la destination du navire qui est décisive, c'est la destination de la marchandise. Celle-ci a beau être à bord d'un navire qui doit la débarquer dans un port neutre, du moment que le capteur est à même d'établir que cette marchandise doit, de là, être transportée en pays ennemi par voie maritime ou terrestre, cela suffit pour justifier la saisie et ensuite la confiscation de la cargaison. C'est le principe même du voyage continu qui est ainsi consacré pour la contrebande absolue par l'article 30. On regarde comme ne faisant qu'un tout le trajet suivi par la marchandise ».

Pour arriver à une conclusion convenable quant à la destination de la laine dans cette affaire, on doit avoir égard à certains faits se dégageant des preuves et qui se rapportent étroitement à ce point.

La laine devait être peignée avant de pouvoir être utilisée dans les

manufactures des réclamants. Avant la guerre on ne pouvait pas peigner la laine en Suède. La Suède importait de la laine déjà peignée soit de ce pays, soit d'Allemagne. Après l'ouverture de la guerre, des accords furent conclus entre industriels suédois et filateurs allemands et autrichiens pour le peignage, accords connus dans le commerce suédois de la laine sous le nom de « polices d'échange ».

La méthode consistait à importer d'Amérique du Sud de la laine brute non peignée, à l'envoyer aux filateurs allemands et autrichiens pour être peignée ou filée et à allouer une partie de la laine (de 30 à 40 0/0 de la quantité peignée) et tous les sous-produits des opérations de peignage — savoir, la laine courte, les déchets et suints — pour être conservés par les filateurs. Ces sous-produits et suints aussi bien que la laine étaient utilisables et très recherchés en Allemagne pour des objets en rapport direct avec la guerre et avec la fabrication des explosifs. Engberg lui-même dit dans un de ses affidavits que le peignage enlève toujours une bonne partie de la laine sous forme de déchets; et, en conséquence, il demande une plus grande quantité et commande 150 balles au lieu de 100.

Le 21 septembre, Staudt et Cie écrivaient aux réclamants une lettre qui doit être citée en entier : « 21 septembre 1915. (Confidentielle). Aktiebolaget Skanska Yllefabriken, Christianstad. Conformément à notre lettre du 11 courant M. Scheuermann, se basant sur sa conversation avec votre directeur, M. Engberg, s'est adressé à la direction des permis d'exportation de laine filée et nous pouvons vous informer à cet égard — bien entendu sans engagement de notre part — que, pour le moment, il faut abandonner la questions du tiers, laissé en Allemagne, de la laine envoyée en Allemagne par les industriels suédois pour être peignée ou filée. On a au contraire l'intention de retourner aux maisons suédoises passant ordres tout le fil obtenu de la laine en question et seuls les déchets, résidus et rebuts devraient être laissés en Allemagne contre paiement. Afin que le Gouvernement allemand maintienne la perspective d'une si large obligeance, chaque industriel suédois aurait certainement grand intérêt à importer le plus possible de La Plata et nous vous demanderions d'examiner la question de commander peut-être aussi une certaine quantité de vos autres qualités. Dès que la laine que vous importez sera arrivée en Suède, vous serez assez bons pour vous adresser à nous et nous nous adresserons alors à la direction des permis d'exportation en vue de tout arranger dans votre intérêt. Nous sommes heureux de noter que, s'il est nécessaire, vous êtes prêts à nous donner votre assistance au sujet de l'importation pour notre propre compte en Suède et nous prendrons la liberté de nous adresser ultérieurement à vous à ce sujet. Naturellement cet objet doit être traité d'une manière strictement confidentielle. Vos... Pour Staudt et Cie (signé) *Scheuermann*. (signé) *G. Bam*. »

La traduction fournie par les réclamants rend le premier paragraphe comme suit : « Nous confirmons par les présentes notre lettre du 11 courant. Votre directeur M. Engberg et le nôtre M. Scheuermann ont eu une conférence avec la Commission pour l'exportation de la laine et nous vous

informons, sans responsabilité de notre part, que les industriels suédois qui envoient leur laine en Allemagne pour la faire peigner et filer doivent en laisser un tiers en Allemagne ». Mais je doute qu'elle soit aussi exacte que la version de la Couronne. En tout cas, j'accorde aux réclamants le bénéfice de la traduction de la Couronne qui leur est plus favorable.

Ultérieurement les réclamants demandèrent à Staudt et Cie « de ne pas indiquer d'une manière quelconque, soit dans les factures soit dans d'autres documents s'y rapportant » que la laine était destinée à être peignée « afin d'éviter d'attirer l'attention spéciale des Anglais sur les lots de marchandises ». A cette requête, Staudt et Cie donnèrent rapidement leur assentiment. En fait, ils l'avaient même devancée, car ils disaient : « Ce que vous mentionnez au sujet de la rédaction des factures a déjà reçu notre attention et nos employés ne diront certes rien dans les documents touchant le fait que la laine est destinée à être peignée ».

Déjà auparavant, Staudt et Cie donnèrent comme instructions générales à leurs succursales de Buenos-Aires de « ne porter sur tous les connaissements européens ni le nom de la maison, ni celui du propriétaire, mais celui d'un neutre ».

Primitivement, Staudt et Cie avaient eu l'intention que toute la laine fût expédiée au nom de « Simon Hermanos ». Plus tard, un certain Edouard Blombergh, de Gothembourg, fut envoyé à Buenos-Aires; les réclamants prescrivirent à Staudt et Cie de lui transférer et livrer la laine comme s'il avait été un acheteur et dirent qu'il agirait comme chargeur et le Gouvernement suédois comme consignataire. Cela était fait à raison des difficultés que, disait-on, les Anglais apportaient au commerce d'importation suédois. De semblables instructions furent données à Hardt et Cie pour leur chargement sur le *Drottning Sofia*. Blombergh prit le rôle de chargeur dans les deux cas comme s'il avait été un commerçant de Buenos-Aires; mais le Gouvernement suédois ne fut pas désigné comme consignataire. Il refusa probablement d'user du nom du Gouvernement sur les seules instructions des réclamants. Il n'a pas saisi l'occasion de fournir une preuve explicative.

De cette façon les marchandises furent embarquées, consignées aux réclamants à Gothembourg, ni en transit pour Christianstad où était la maison des réclamants ni pour Norrkoping en vue du peignage. Gothembourg convenait mieux pour transbordement à destination de l'Allemagne que pour transbordement ou transmission par terre à destination de Christianstad ou de Norrkoping.

Engberg a tenté, dans son premier affidavit, de montrer que les marchandises étaient destinées à être peignées en Suède. Il a déposé que « le peignage de la laine en question devait avoir lieu préalablement à la Forenade Yllefabrikerna, à Norrkoping. » C'était une déclaration mensongère comme le montrent les faits et toute sa conduite. Pour lui donner apparence de sincérité, il se référait à un prétendu arrangement prouvé par des copies de deux lettres, du milieu de mai 1916, postérieurement à la saisie. Les originaux n'ont pas été produits. En tout cas l'arrangement visait

seulement à pourvoir au peignage, sous certaines conditions, d'une quantité de 600 à 1000 kilos par semaine et d'un total de 12000 kilos; mais « le peignage devait avoir lieu dans le délai d'un mois après avis, mais non avant le premier août 1916 ». On notera que les chargements de ces deux navires seuls dépassent 80.000 kilos. La susdite déclaration d'Engberg dans son affidavit ne tire aucune force réelle de cette tentative pour l'appuyer.

En considérant les faits établis par les preuves, je ne puis avoir aucun doute sur la destination de la laine. Je trouve qu'elle était chargée pour Gothembourg en vue d'être directement transmise en Allemagne. A mon avis cela suffit pour trancher l'affaire et pour justifier la condamnation de la laine comme contrebande absolue destinée au territoire ennemi.

Mais on a soutenu que, même dans ce cas, la laine n'était pas sujette à condamnation parce qu'elle était destinée à être renvoyée en Suède comme laine peignée ou filée, nonobstant les portions — déchets, sous-produits et suint — qui devaient rester en pays ennemi. Je ne puis pas accepter cette prétention.

Lorsque de la contrebande absolue a été dépistée et saisie en route vers le territoire ennemi, une Cour des prises ne s'engagera pas dans des enquêtes sur ce qu'elle doit ou, pour parler plus strictement, sur ce qu'elle peut devenir finalement. Semblable enquête servirait à enchaîner dangereusement les capteurs belligérants. Les capteurs savent comment agir quand ils trouvent des marchandises, utiles pour l'ennemi dans la guerre, en route vers le pays ennemi, mais ils seraient indûment embarrassés et entravés dans leur action s'ils avaient en outre à considérer quelle conduite pourra être ultérieurement tenue à l'égard des marchandises. Après que des articles de contrebande sont arrivés en Allemagne sous l'apparence ou même avec le caractère de marchandises neutres, les propriétaires neutres eux-mêmes peuvent, par l'appât de prix élevés ou par l'action de sympathies politiques, être amenés à céder les marchandises à l'ennemi. En dehors de cela, qui pourrait prédire avec un sentiment de certitude, à l'égard de la laine en question, que le Gouvernement allemand n'en retiendra pas une partie importante au titre du peignage ou qu'il ne réquisitionnera ou ne retiendra pas la totalité de la laine sous des conditions, soit imposées, soit concertées? En outre, des parties de celle-ci, qui nécessairement resteraient en Allemagne, seraient d'une grande utilité pour la guerre; cette Cour ne peut ni ne doit faire une distinction entre les diverses parties.

J'ajouterai que les réclamants, sur la base de faits non contestés, prétendent et prétendent faussement que la laine a été transférée et livrée à Blomberg avant chargement et qu'il était un chargeur indépendant, lui et non les vendeurs allemands. Conformément à cette vue, les connaissements furent faussement rédigés et cela fut fait dans le but avoué d'éviter la visite et la capture. Je n'ai pas besoin de me référer à nouveau aux autorités que j'ai citées dans d'autres cas, à l'appui de la proposition que de faux papiers dressés en vue de tromper des capteurs éventuels rendent sans valeur une réclamation. Tels sont : *Sarah Christina* [1799] (1 C. Rob. 237; 1 Eng. P. C. 125), *Eenrom* [1799] (2 C. Rob. 1,8; 1 Eng. P. C. 168),

Amiable Isabella [1821] (6 Wheaton (Amer) I, 78) et les autres affaires que j'ai citées dans ma sentence sur le *Sorfareren* (1).

Je citerai seulement deux passages de l'édition de Dana du livre de Wheaton, *International Law*, p. 663 et 664, qui sont topiques et sur lesquelles, autant que je me souvienne, je n'ai pas précédemment attiré l'attention : « Selon la pratique des nations, s'il (un neutre).... fait usage des moyens frauduleux pour tromper le belligérant et pour mettre en échec ou affaiblir le droit de visite, il est sujet à condamnation pour acte, contraire à la neutralité, d'assistance à l'ennemi... Producteurs et marchands peuvent continuer leurs affaires et fournir des transports sans commettre de crime, en courant le risque de capture et de confiscation des objets nuisibles. En même temps, les belligérants ont la garantie d'être en mesure de condamner tous les intérêts engagés, navire ou cargaison, s'il y a eu des pratiques frauduleuses ou assistance hostile. »

Pour les raisons données je prononce la condamnation comme de bonne prise de toutes les marchandises réclamées.

Faculté d'appel.

Du 23 juillet 1917. — Haute Cour de Justice. Division d'Amirauté (en matière de prises). — Sir Samuel Evans, président. — Avocats : le Solicitor du Trésor, pour le Procureur Général, Botterell et Roche pour les réclamants.

168

Haute Cour de Justice
Division d'Amirauté (en matière de prises), 26 juillet 1917

MARCHANDISES ENNEMIES DANS UN PORT ANGLAIS, CONFISCATION; COMMERCE AVEC L'ENNEMI, PROCLAMATION DU 9 SEPTEMBRE 1914, MARCHANDISES ENNEMIES, CONFISCATION ; LICENCE.

Des marchandises ennemies sujettes à saisie et confiscation ne cessent pas de l'être quand elles ont été déposées dans l'entrepôt d'un port anglais.

L'article 6 de la Proclamation n° 2 sur le commerce avec l'ennemi du 9 septembre 1914 ne fait pas obstacle à ce que des marchandises ennemies sur navire anglais ou dans un port anglais soient confiscables.

Une licence doit être strictement prouvée et strictement interprétée.

(Navire anglais *Achilles* [cargaison])

Sir Samuel Evans, président :

Après l'ouverture de la guerre, la succursale à Manchester d'une société viennoise, Alois Schweiger et Cie, fut placée sous l'autorité d'un contrôleur nommé par le Board of Trade. La réclamation dans la présente affaire

---

(1) Voy *suprà*, t. I, p. 402 et s.

est formée par le contrôleur qui désire faire trancher par la Cour la question qui se pose.

L'objet de la réclamation est une certaine quantité de peaux formant 226 balles. Ces balles furent chargées par la succursale de Bangkok de la compagnie autrichienne sur l'*Achilles*, navire britannique se rendant de Bangkok à Liverpool. Cela fut fait sur les instructions de M. Sylvius Kempton, le directeur de la succursale de Manchester. M. Kempton a eu quelques rapports avec un comité du Board of Trade touchant la conduite des affaires de la succursale. Aucune plainte n'est faite au sujet de la conduite de M. Kempton concernant le chargement en question ni tout autre objet se rattachant aux affaires de la succursale de Manchester après l'ouverture de la guerre. Les faits essentiels de l'affaire ne sont pas contestés. Ils peuvent être énoncés brièvement.

Il a été admis que les peaux, quand elles étaient sur mer et quand elles arrivèrent à Liverpool, étaient la propriété de la société ennemie. Après leur arrivée elles furent déchargées et placées dans un entrepôt de Liverpool près des docks. Elles furent saisies dans cet entrepôt.

Deux prétentions furent mises en avant comme motifs en faveur de la relaxe des marchandises. En premier lieu on a dit qu'elles furent saisies à terre, en dehors du port de Liverpool, et en second lieu que, soit en vertu de la Section 6 de la Proclamation n° 2 du 9 septembre 1914 ou d'une licence de la Couronne, les marchandises échappent à confiscation. Quant au premier point la question est tranchée par la décision rendue dans l'affaire du *Roumanian* (1). Quelques preuves ont été données au sujet des limites du vieux port de Liverpool. Si l'on se basait strictement sur elles il apparaîtrait que la plus grande partie des grands docks sur la rive orientale de la Mersey devrait être exclue du port. A mon point de vue, l'entrepôt dans lequel les peaux furent saisies était un entrepôt du port de Liverpool; pour cela et pour le motif plus large énoncé par le Comité judiciaire du Conseil Privé dans l'affaire du *Roumanian* (2) les marchandises qui ont été sujettes à capture comme propriété ennemie quand elles étaient sur l'eau le restent dans un entrepôt.

Sur le second point, quant à la licence alléguée, la thèse tombe sur les deux branches de l'argument. L'article 6 de la Proclamation n° 2 sur le commerce avec l'ennemi du 9 septembre 1914 dispose : « Il est bien entendu que lorsqu'un ennemi a une succursale située dans un territoire britannique, allié ou neutre, qui n'est pas un territoire neutre en Europe, les transactions faites par ou avec une telle succursale ne doivent pas être traitées comme des transactions faites par ou avec un ennemi. » Cela n'accorde ni licence ni protection pour les biens en question. Cette disposition protège une personne agissant dans ses termes contre le danger de commettre le délit de commerce avec l'ennemi. Elle ne s'applique pas au cas où des marchandises appartenant à un ennemi sont transférées d'une succursale à

(1) Voy. *suprà*, t. I, p. 69 et s., 411 et s.
(2) Voy. *suprà*, t. I, p. 411 et s.

une autre, de façon à exercer le droit de propriété sur les marchandises. En un mot, la disposition protège une personne qui commerce dans la limite de la loi, mais elle ne touche pas la question du titre de propriété sur des marchandises ; et il n'est pas possible de l'interpréter comme enlevant au capteur le droit de capturer et saisir des biens ennemis sur un navire britannique ou dans un port britannique.

Quant à l'argument d'après lequel la correspondance entre M. Kempton et le Comité du commerce avec l'ennemi constituait une licence qui exempte de capture les marchandises, la prétention est également mal fondée. Il y a plusieurs autorités anciennes dans la jurisprudence des prises de ce royaume sur les questions de licence. Elles établissent qu'une licence invoquée doit être strictement prouvée et aussi qu'elle doit être strictement interprétée. Il est clair que le Comité visé n'a aucune autorité pour donner une licence faisant échec aux droits des capteurs et il est, à mon avis, également clair qu'il ne s'est jamais proposé de donner une telle licence. On a dit que M. Kempton désirait entrer en possession des marchandises pour satisfaire les réclamations de créanciers britanniques contre la société autrichienne. Cela n'affecte pas la question que j'ai à résoudre. Si le produit de la vente des marchandises était ainsi employé, la société ennemie serait *pro tanto* relevée de ses obligations envers ses créanciers. En outre, il n'a pas été montré à la Cour que l'actif de la succursale de Manchester ne fût pas suffisant à satisfaire les demandes de tous les créanciers britanniques.

Quoi qu'il en soit, la position légale, à mon avis, est claire, mais le contrôleur était tout à fait justifié à demander la décision de la Cour. Cette décision est que les marchandises en question, dans ces circonstances, ont été saisies à bon droit et la Cour les condamne comme de bonne prise en faveur de la Couronne exerçant ses droits d'Amirauté.

Du 26 juillet 1917. — Haute Cour de Justice. Division d'Amirauté (en matières de prises). Sir Samuel Evans, président. — Avocats : le Solicitor du Trésor pour le Procureur Général, Buck, Mellor et Norris pour le contrôleur.

169

Comité Judiciaire du Conseil Privé, 3 août 1917

COUR DES PRISES, SÉJOUR D'UNE PRISE DANS UN PORT NEUTRE, SUEZ, CONVENTION DE 1888 SUR LE CANAL DE SUEZ.

La Cour des prises n'a pas à relaxer une prise à raison du fait que celle-ci serait restée dans un port neutre plus longtemps que ne le permet le droit international;

Et tel est le cas notamment lorsqu'il est allégué que la prise est restée dans la rade de Suez plus longtemps que ne le permet la Convention de 1888 sur le Canal de Suez.

(Navire allemand *Sudmark*)

Appel d'une décision rendue le 5 février 1915 par laquelle la Cour des Prises de S. M. Britannique en Egypte a déclaré de bonne prise le vapeur allemand *Sudmark*.

Lord Parker :

Un navire allemand, se rendant de Colombo à Anvers par le canal de Suez, fut, le 15 août 1914, arrêté par le bâtiment de S. M. *Black Prince* dans la Mer Rouge et reçut l'ordre d'aller à Suez. Il n'est pas contesté qu'il s'agissait d'une saisie comme prise. Le navire arriva dans la rade de Suez à 1 heure du matin le 17 août et le 18 à 9 heures du matin il en partit pour Alexandrie avec un équipage de prise. Il arriva à Alexandrie le 20 août. L'assignation dans la procédure actuelle fut lancée le 23 octobre 1914 pour le compte du Procureur de Sa Majesté en Egypte demandant la condamnation du navire comme de bonne prise.

Il n'a pas été contesté devant le Comité que la saisie du navire en août, dans la Mer Rouge, ait été une saisie régulière à titre de prise, telle que, d'ordinaire, elle justifierait une décision de condamnation. Toutefois l'appelant s'appuie sur ce qui arriva après la saisie et sur les dispositions de la Convention de 1888 sur le canal de Suez comme devant justifier la relaxe du navire.

Le premier article de la Convention de 1888 sur le canal de Suez dispose que le canal maritime de Suez sera libre et ouvert, en temps de guerre comme en temps de paix, à tout navire de commerce ou de guerre, sans distinction de pavillon. L'article 4 dispose que les bâtiments de guerre des belligérants ne pourront se ravitailler ou s'approvisionner dans le canal ou ses ports que dans la limite strictement nécessaire et que leur séjour à Port-Saïd et dans la rade de Suez ne dépassera pas 24 heures, sauf le cas de relâche forcée. L'article 6 dispose que les prises seront soumises sous tous les rapports au même régime que les navires de guerre des belligérants. Il est dit que le *Sudmark* séjourna dans la rade de Suez plus de 24 heures, que cela constitue une infraction à ces dispositions et qu'en conséquence ce navire doit être relaxé.

Il est certain que le navire resta dans la rade de Suez plus de 24 heures, mais Leurs Seigneuries ont quelque doute sur le point de savoir si, ce faisant, il a commis un manquement à la Convention. Le capitaine, dans son affidavit du 18 octobre 1914, dit qu'à son arrivée à Suez il s'adressa au Consulat britannique et demanda l'autorisation de prendre des provisions et de l'eau, laquelle autorisation lui fut donnée. Il dit aussi que le capitaine du bâtiment de Sa Majesté *Chatham*, alors à Suez, lui ordonna de partir pour Alexandrie le lendemain matin mais qu'il s'y refusa à moins qu'il ne fût autorisé à s'y rendre avec ses propres officiers et son équipage. On peut tout au moins soutenir, dans ces circonstances, qu'il y avait un cas de nécessité ou de détresse rendant inapplicable la règle des 24 heures. Leurs Seigneuries, toutefois, supposeront que la règle a été violée et considéreront les conséquences de cette violation.

Cette Convention, qui est un accord international, impose aux Puissances contractantes un certain nombre d'obligations qui, sauf pour le gouvernement égyptien et le gouvernement impérial ottoman, sont purement négatives. Au gouvernement égyptien et au gouvernement impérial ottoman seuls une obligation positive est imposée. En vertu de l'article 9, le gouvernement égyptien doit prendre, dans la limite de ses pouvoirs tels qu'ils résultent des Firmans, les mesures nécessaires pour faire respecter l'exécution du traité et dans le cas où il ne disposerait pas de moyens suffisants, il devra faire appel au gouvernement impérial ottoman ; ce dernier prendra alors les mesures nécessaires en en donnant avis aux Puissances qui sont indiquées et en se concertant avec elles. Mais à raison du fait que le gouvernement égyptien était *de facto* contrôlé par le gouvernement responsable de la violation en question, le fait que ni le gouvernement égyptien ni le gouvernement impérial ottoman ne sont intervenus serait une preuve suffisante que cette violation (si c'en est une) fut purement technique et n'appelle aucune action de notre part.

Mais même si cette conclusion ne résulte pas de ces circonstances, la question subsiste de savoir si une Cour des prises peut se constituer gardienne de la Convention, inventer et appliquer des pénalités pour sa non-observation bien que ces pénalités n'aient pas été imposées par la Convention elle-même. Dans l'opinion de Leurs Seigneuries, il ne peut être répondu à cette question que par la négative. La juridiction de la Cour des prises ne comprend pas tout ce qu'englobe le droit international. Elle se borne à connaître et à juger certaines matières (y compris la capture en mer) qui antérieurement étaient énumérées dans les Commissions royales en vertu desquelles la Cour était constituée et qui sont actuellement définies tant par statut que par la Commission royale émise au commencement de la guerre : voy. le *Naval Prize Act*, 1864 (27 et 28 Vict. c. 25) s. 55, sub. s. 5, le *Judicature Act*, 1891 (54 et 55, Vict. c. 53) s. 4, sub. s. 1 et la Commission royale du 6 août 1914. Il est vrai que la Cour doit juger sur ces matières conformément au droit international, y compris les traités internationaux ; mais le droit international que la Cour doit appliquer est cette branche du droit international, y compris les arrangements internationaux, relative aux matières dont la Cour doit connaître et sur lesquelles elle a à juger. Elle n'a pas cette juridiction errante suggérée par le conseil de l'appelant.

Dans l'argumentation, une grande importance a été reconnue à la récente décision de la Cour Suprême des Etats-Unis dans l'affaire du vapeur *Appam*. Dans l'opinion de Leurs Seigneuries, cette décision ne s'applique pas à la présente affaire. D'après les règles du droit international, une prise peut, dans certaines circonstances, être conduite dans un port neutre, mais son droit d'y rester est limité par l'existence continue de ces circonstances. Quand ces circonstances cessent d'exister, le neutre a le devoir de lui ordonner de partir et, si elle ne le fait pas, de la libérer.

Si le neutre permet à la prise de rester plus longtemps que ne l'autorisent les circonstances, il est sans doute coupable d'un acte contraire à la

neutralité, acte qui peut bien faire l'objet d'une réclamation diplomatique; mais Leurs Seigneuries ne peuvent penser que la Cour des prises du capteur ait quelque juridiction pour connaître de la question ni soit tenue, si elle considère qu'il y a eu acte contraire à la neutralité, de relaxer la prise de ce chef.

En supposant que le Gouvernement Egyptien et le Gouvernement impérial Ottoman puissent être considérés comme une Puissance neutre qui a autorisé une prise à rester dans un de ses ports plus longtemps qu'il n'était permis par le droit international ou par un arrangement international, Leurs Seigneuries ne peuvent admettre que la Cour des Prises ait, de ce chef, pouvoir ou devoir de relaxer la prise.

Leurs Seigneuries donneront en conséquence humblement avis à Sa Majesté que l'appel doit tomber et être rejeté avec les frais.

Du 3 août 1917. — Comité judiciaire du Conseil Privé. — Lord Parker, Lord Wrenbury, Sir Samuel Evans, Sir Arthur Channell. — Avocats : Stokes et Stokes pour les appelants, le Solicitor du Trésor pour l'intimé.

170

Haute Cour de Justice
Division d'Amirauté (en matière de prises), 28 août 1917

Marchandises, Propriété, Droit des prises ; Marchandises in transitu, Livraison, Caractère ennemi ; Maison de commerce en pays ennemi, Associé ; Rapports entre une maison ennemie et une maison amie, Preuve ; Consignataire dénommé, Prête-nom, Ordre en Conseil du 29 octobre 1914 ; Contrebande conditionnelle, Destination, Base de ravitaillement ennemie, Confiscation ; Marchandises innocentes appartenant au propriétaire de marchandises confiscables, Confiscation.

La propriété de marchandises transportées sur mer en temps de guerre doit être déterminée conformément au droit des prises ;

Et il en est ainsi spécialement quand il faut déterminer si des marchandises innocentes appartiennent au propriétaire de marchandises confiscables comme contrebande de guerre.

Les marchandises qui, en vertu d'un contrat, doivent devenir propriété de l'ennemi à l'arrivée en territoire ennemi sont, pendant le voyage, considérées comme propriété ennemie ;

Et les marchandises chargées par un ennemi à destination d'un neutre sont considérées comme ennemies jusqu'à livraison effective au neutre.

L'associé d'une maison de commerce en pays ennemi est, pour sa part sociale, considéré comme ennemi malgré sa résidence en pays neutre.

Quand une personne a des intérêts dans deux maisons l'une ennemie et l'autre amie et que les relations entre celles-ci sont très étroites, il appartient à cette personne et non à la Cour de démêler cet enchevêtrement.

Un prête-nom n'est pas un consignataire dénommé au sens de l'Ordre en Conseil du 29 octobre 1914.

La contrebande conditionnelle destinée à une base de ravitaillement ennemie est confiscable.

Les marchandises même innocentes appartenant au propriétaire de marchandises se trouvant sur le même navire et, qui n'ayant pas été réclamées, ont été confisquées, sont confiscables.

(Navires *Posteiro* et autres [cargaison])

Sir Samuel Evans, président :

Le 31 juillet j'ai prononcé la condamnation d'importantes quantités de café saisies sur divers navires se rendant du Brésil dans des ports scandinaves et hollandais à la fin de 1915 et dans les premiers mois de 1916. Les transactions étaient nombreuses et les documents volumineux. J'ai pris le tout en considération. Il serait inutile de tout énoncer. Il suffira de donner les motifs essentiels du jugement.

Il conviendra tout d'abord de se référer à l'aspect général des affaires et de noter les caractères communs des diverses transactions ; en second lieu de considérer les circonstances concernant les diverses réclamations qui furent présentées et examinées ; enfin de statuer sur les autres affaires dans lesquelles il n'y eut pas de réclamations ou dans lesquelles les réclamations furent expressément retirées ou abandonnées. Les deux firmes qui prirent de beaucoup la plus importante part dans les transactions sont Gustav Trinks et Cie de Santos, et G. Trinks et Cie de Hambourg. A toute époque importante (soit d'août 1915 à juillet 1916), la maison de Santos comprenait deux associés, Peter (ou Pedro) Trinks et H. Woltje. Peter Trinks fournissait tout le capital. Woltje semble n'avoir été qu'un associé nominal, Peter Trinks était à tous égards le seul propriétaire. La maison de Hambourg comprenait ce même Peter Trinks, C. M. Trinks et G. A. Zschalig. Le propriétaire de la maison de Hambourg était donc un associé dans la maison allemande. Les maisons avaient d'étroites relations. A l'égard des opérations comprises dans les affaires présentes, il est difficile et à peu près impossible de définir les intérêts de ces deux firmes et de leurs membres dans les marchandises saisies ou dans les profits à tirer des opérations. Ceux qui auraient pu donner le renseignement ont préféré le retenir par un silence persistant. On peut largement commenter le fait que, bien que les réclamations les plus importantes aient été faites par G. Trinks et Cie de Santos, aucun membre ou employé de cette maison de commerce n'a fourni de preuves ou d'informations à la Cour ; et bien que la plus grande partie des marchandises aient été envoyées aux consignataires — admettons-le, en vertu de prétendues ventes arrangées par G. Trinks et Cie, de Hambourg, — les membres de cette maison ont adopté et conservé la

même attitude de silence. Mais heureusement au moyen, principalement, de lettres, télégrammes et messages interceptés, les rôles joués par les deux maisons ont été suffisamment mis en lumière pour permettre d'exposer la situation générale et beaucoup de détails.

Il est bien connu qu'avant la guerre les Allemands ont mis la main sur la production et le commerce du café du Brésil et que Hambourg était le grand centre du commerce du café pour les pays allemands et aussi pour une grande partie du reste de l'Europe. En un mot, le Brésil était le plus grand producteur et Hambourg le plus grand distributeur de café du monde entier. L'Allemagne consommait aussi une plus grande quantité de café qu'aucun autre pays d'Europe. Après l'ouverture de la guerre, il devint difficile d'importer du café directement à Hambourg ou dans un autre port allemand et impossible d'importer directement une proportion importante de ce qui avait été ainsi importé auparavant. Cependant le café était réclamé de façon impérieuse pour les immenses forces militaires et navales allemandes, le café formant une partie essentielle des rations de celles-ci, et pour le reste de la population employée dans les industries de guerre ainsi que pour la population civile. Le Gouvernement reçut pouvoir de pourvoir à la situation par des décrets et ordres gouvernementaux. Dans ces circonstances il est naturel et presque nécessaire de reconnaître que des mesures furent prises pour obtenir du café pour l'Allemagne au moyen de chargements pour et par des pays neutres comme la Hollande et la Scandinavie. Je ne me propose pas d'encombrer ce jugement en citant des statistiques invoquées à titre de preuves et discutées dans le débat, mais une phrase peut utilement être illustrée par quelques chiffres. Si l'on prend le montant net des importations de café en Hollande et en Scandinavie pour les trois années 1911, 1912 et 1913 comme témoignage des besoins normaux de ces pays et si on le compare aux importations de 1915, le résultat montre que ces importations pour la première année entière après la guerre dépassèrent les besoins normaux du chiffre élevé d'environ 3.894.000 sacs de soixante kilogrammes, soit plus de 233.000 tonnes métriques.

Un autre élément de preuve intéressant est que d'importants chargements de café furent faits par la maison Trinks et Cie pour des ports néerlandais dans les quatre premiers mois de 1915 et que les quantités furent très grandement réduites après la création du Trust néerlandais d'outre-mer en mai 1915; et concurremment les expéditions de Trinks pour les ports norvégiens et suédois augmentèrent dans une très large mesure. La plus grande partie du café saisi dans les affaires présentes se trouvait sur des navires se rendant dans des ports suédois convenant au mieux pour le transbordement à destination de l'Allemagne. Les maisons Trinks du Brésil et de Hambourg étaient préparées à rencontrer une situation telle que celle résultant ainsi de la guerre.

La correspondance et les messages divulgués dans l'affidavit de M. Greenwood exposent leurs plans et méthodes. D'une manière générale ils consistaient à se procurer des personnes dans les pays neutres pour prêter leur nom comme consignataires et pour agir comme intermédiaires

ou instruments en vue de transmettre le café à l'Allemagne, à constituer des sociétés dans le même but, à supprimer le nom des consignateurs et consignataires réels, à user de faux noms ou du nom de personnes ou sociétés n'ayant pas un intérêt réel dans les consignations dans l'un ou l'autre but, et à fabriquer de faux documents tels que contrats et factures afin de donner à leurs agissements l'apparence d'un commerce neutre honnête. Cela fut fait dans le but de tromper les capteurs belligérants et d'éviter la capture. Dans certains cas, peut-être en beaucoup, ils y arrivèrent. En effet il se trouve que des quantités de café, bien que consignées à des ports scandinaves au nom de consignataires neutres, furent conduites de façon à fuir ou éviter les navires de guerre alliés et furent débarquées à Hambourg. La trame compliquée tissée par les maisons Trinks est dévoilée dans ses intentions et opérations par les documents déjà mentionnés et auxquels on peut se référer. Mais certaines de ces communications méritent une mention spéciale.

(Sir Samuel Evans cite certains documents de la correspondance commerciale des maisons Trinks) (1).

Avant d'examiner les différents cas je pense qu'il est désirable de faire quelques observations générales sur quelques questions de droit qui ont été discutées ou qui peuvent surgir. La question de la propriété de marchandises transportées par mer en temps de guerre doit être tranchée conformément aux doctrines du droit des prises et non du droit national. J'ai traité de ce sujet assez complètement dans des affaires antérieures, par exemple dans celle du *Kronprinsessan Margareta* (2) ; à mon avis les mêmes règles pour déterminer la propriété doivent être adoptées quand la doctrine de la contagion ou de l'infection est invoquée. Par suite, si A, neutre, possède à bord d'un navire des marchandises qui sont confiscables comme contrebande, et si, à bord du même navire, sont transportées des marchandises faisant l'objet d'un contrat de vente de A à B et qui sont des marchandises dites innocentes et non confiscables, la question de savoir si le propriétaire de ces marchandises est A ou B doit être tranchée conformément au droit des prises ; et si le résultat est que A est considéré comme le propriétaire, les marchandises innocentes supportent la même pénalité que la contrebande.

Il y a aussi quelques autres règles de droit suivies par cette Cour qui peuvent avoir de l'importance pour certains aspects de ces réclamations et que je désire noter. C'est une règle établie des Cours de prises que des marchandises qui durant la guerre sont destinées à être livrées en territoire ennemi et à devenir, en vertu d'un contrat, la propriété de l'ennemi dès l'arrivée, doivent, en cas de saisie *in transitu*, être considérées comme propriété ennemie [Voy. le *Sally* (3 C. Rob. 300 n), le *Packet of Bilbao* (2 C. Rob. 133), l'*Anna Catharina* (4 C. Rob. 111) et aussi Story, *Notes on the*

(1) Voy. cette partie des motifs de la sentence dans *British and colonial Prize Cases*, III, 278-286.

(2) Voy. *suprà*, t. II, p. 305 et s.

Principles and Practice of Prize Courts, édit. Pratt. p. 65]. En conséquence, si la conclusion exacte des faits dans chaque cas doit être que les marchandises étaient destinées à devenir la propriété de G. Trinks et Cie de Hambourg pour qu'ils en disposassent, les marchandises seraient regardées comme propriété ennemie pendant qu'elles étaient *in transitu*, quand bien même les chargeurs de Santos seraient neutres et auraient la propriété juridique selon le droit national. S'ils font la réclamation, le premier résultat sera de mettre obstacle à la réclamation. En outre, si Trinks et Cie de Hambourg qui seraient regardés comme les propriétaires dans le cas supposé, font la réclamation, une sérieuse question se posera sur le point de savoir si, dans ces circonstances, ils ont droit à être protégés par la Déclaration de Paris.

Il est bon aussi de se souvenir que, parallèlement à la règle qui vient d'être mentionnée, il en existe une autre, au cas inverse, à savoir que quand des marchandises sont chargées par un ennemi à destination d'un neutre elles sont regardées durant le transit comme propriété ennemie jusqu'à livraison effective au neutre. Les capteurs peuvent naturellement adopter et appliquer une règle qui puissent à juste titre convenir aux faits d'une saisie particulière.

Un autre principe du droit des prises peut jouer dans quelques-unes de ces affaires, à savoir que si une personne est associée dans une maison de commerce en pays ennemi, elle est considérée comme un ennemi au regard des affaires et du commerce de cette maison et sa part dans ce commerce est sujette à confiscation nonobstant sa résidence propre en pays neutre (Voy. Story, édit. Pratt. p. 61). Peter Trinks de Santos était à toute époque importante un associé de G. Trinks et Cie de Hambourg. Donc, en tant que les transactions en question étaient une partie des affaires et du commerce de la maison de Hambourg, les marchandises envoyées par sa maison de Santos seraient considérées comme étant propriété ennemie ; et la part de Peter Trinks en elles serait sujette à confiscation à moins d'être protégée par la Déclaration de Paris. Et comme il était le seul propriétaire de la maison Santos, sa part comprendrait tout l'intérêt dans les marchandises. Si donc les marchandises devaient être regardées comme la propriété de la maison de Santos l'intérêt entier en elles était à Peter Trink et les marchandises ne seraient pas traitées comme si elles appartenaient à des neutres.

Une autre observation d'un caractère général doit être faite. Quand une personne a des intérêts tant dans une maison de commerce ennemie que dans une maison amie et que les relations entre les deux sont aussi étroites qu'elles le sont dans les présentes affaires, la Cour ne doit pas entreprendre elle-même de démêler l'enchevêtrement. C'est là le devoir des réclamants ; s'ils y manquent, ils doivent en supporter les conséquences.

Ces considérations générales relatives aux faits et au droit étant terminées, j'ai à considérer maintenant les divers chargements. Il convient d'adopter les cédules préparées et présentées par la Couronne. On y donne en forme de tableaux les noms des navires, les marchandises saisies, les con-

signateurs et consignataires avec les dates des voyages et saisies et d'autres détails. La cédule A comprenait des chargements de 5.750 sacs de café, tous consignés à Hyllen et Kock dans divers ports suédois. Les chargeurs réels dans tous ces cas, comme je le trouve d'après les preuves, étaient G. Trinks et Cie de Santos. Les noms adoptés pour les consignateurs étaient cependant : Luiz Franco do Amaral, la Cia Central de Armazens Geraes, Pierre Pradez et la Cia Nacional de Cafe. C'étaient tous des pseudonymes de Trinks. Les documents de R. M. G. 2 le prouvent amplement. En réalité, cela n'a pas été discuté à l'audience. Toutes les réclamations (sauf une, celle de Wihlborg au sujet des marchandises du *Tibagy*) furent faites par ou pour le compte des chargeurs nominaux. La réclamation de Wihlborg était basée sur un achat prétendu à Hyllen et Kock après la saisie et en pleine connaissance de celle-ci. Il est difficile de croire à la réalité de l'achat prétendu ; il ne pouvait être que l'achat d'un procès à titre de jeu. *Ex concessis*, ce réclamant n'avait aucun intérêt dans les marchandises à l'époque de la saisie.

La première réclamation touchant les marchandises fut faite par Hyllen et Kock mais elle a été expressément retirée. Pour tous les autres réclamants de cette cédule aucun affidavit n'a été dressé par quelque propriétaire, régisseur ou employé d'un des chargeurs dénommés, sauf par Pierre Pradez. Cet homme par son propre affidavit s'est lui-même complètement disqualifié comme réclamant devant la Cour en déposant qu'il n'avait aucun intérêt dans les marchandises et en révélant qu'elles furent chargées en son nom mais pour le compte de G. Trinks et Cie.

L'attention doit être dirigée sur ce qui fut fait au nom de la Cia Nacional de Cafe. Celle-ci paraît avoir été une société créée le 3 décembre 1915. Le lendemain, Trinks et Cie de Santos câblaient à Trinks de Hambourg : « Recommander affaire avec Cia Nacional de Café Santos créée hier, si neutre ». En outre, on a prétendu qu'une lettre fut écrite par cette société le 1er décembre à Hyllen et Kock au sujet du chargement de l'*Iris*. Une lettre identique est dite avoir été envoyée par la société aux mêmes personnes le 3 décembre au sujet du chargement du *Kronprinsessan Victoria*. Ce document fut trouvé dans une enveloppe portant un timbre postal suédois « 27.10.16 » et paraît avoir été envoyée de Suède à la Companhia à Santos bien qu'il indique être une lettre de Santos en date du 3 décembre 1915, onze mois auparavant. (On observera que ces deux lettres ne disent rien touchant la vente à faire en Suède). Pour ajouter au mystère une lettre de la Cia Nacional de Cafe portant une date encore antérieure, 21 novembre 1915 (une quinzaine avant la formation de la société) fut invoquée comme ayant été envoyée à Johann Sarle d'Amsterdam au sujet des chargements pour Hyllen et Kock sur le *Foerde*, l'*Iris*, le *Kronprinsessan Victoria* et le *Rena*. Elle était enfermée dans une enveloppe portant un timbre postal suédois « 27.10.16 » la même date que celle déjà mentionnée. Je regrette d'avoir à dire que ces trois lettres ont été simplement fabriquées, ce dont il n'a été tenté de donner aucune explication. Les assurances des chargements de la Cia Nacional de Cafe pour Hyllen et Kock furent au nom

de Serlé, un agent de Trinks et Cie et plusieurs d'entre elles furent faites après les saisies.

La position des consignataires Hyllen et Kock est établie par les lettres ci-dessus visées en commençant par la lettre de Hambourg du 1er novembre 1915 dans laquelle ils sont nommés comme des personnes « permettant les consignations à leur adresse ». Un affidavit fut rédigé pour être employé par eux dans l'affaire du *Tibagy* mais ils s'abstinrent de l'affirmer sous serment. Cette simple circonstance témoigne des limites de leur complaisance comme intermédiaires ou de leur désir d'éviter le parjure. Les documents montrent que trois consignations expédiées à eux également comme consignataires sur le *Seucia*, l'*Avesta* et le *Thai* échappèrent à la capture et passèrent à Hambourg. Le conseil des réclamants a formellement dit que Hyllen et Kock étaient des « consignataires dénommés » au sens de l'Ordre en Conseil du 29 octobre 1914. J'ai souvent admis dans cette Cour que de simples intermédiaires qui n'ont pas d'intérêt réel dans les cargaisons mais sont seulement payés pour l'usage de leur nom ne sont pas de semblables consignataires. Un excellent exemple de faux consignataires se trouve dans les séries présentes. Une société appelée la Société d'importation transocéanique de Gothenburg fut formée par Trinks et Cie de Hambourg, O. Gewalt et un certain Heise de Hambourg ouvertement dans le seul but de fournir un nom pour recevoir des connaissements de consignations. Le payement du capital devait être « seulement affaire de forme et le montant devait en être restitué aux fournisseurs en huit ou quinze jours. L'un des promoteurs, Heise, avait souffert de l'expérience désagréable de personnes qui lui avaient prêté leur nom en le chargeant « de taux exorbitants de commission pour leur service d'intermédiaires ».

Ce serait le comble de l'absurdité pédantesque que de traiter une telle société fictive comme un « consignataire dénommé » en vue de mettre les auteurs du stratagème frauduleux à l'abri de l'Ordre en Conseil, simplement parce qu'au point de vue technique la société a une existence légale.

Le motif de condamnation de tout le café visé dans les cas de la cédule A est qu'il était de la contrebande conditionnelle chargée par Trinks de Santos à destination non douteuse de Trinks de Hambourg à Hambourg qui est une base de ravitaillement et une ville de garnison et qu'il serait livré aux départements du Gouvernement allemand ou pris par eux. En outre, je remarque qu'il était destiné à devenir la propriété de commerçants ennemis à son arrivée et que pour ce motif il pouvait être traité comme propriété ennemie avec ce résultat de mettre en échec les réclamations des chargeurs et de faire condamner le café en l'absence d'un réclamant légitime selon les Prize Court Rules.

Je passe maintenant à la cédule D no T5. Ce chargement à été réclamé par Heijbroek et Cie, maison hollandaise. C'était une consignation de 500 sacs de café sur le *Liv* pour Hans Holversen et Cie. Il y a un curieux ensemble d'oppositions dans cette affaire. Heijbroek présente comme base de sa réclamation un accord avec Halvorsen en date du 18 août 1915 et un contrat d'achat entre lui et Trinks de Santos par l'intermédiaire de la

maison de Hambourg, du 21 septembre 1915. Ce contrat est pour l'achat par Heijbroek à 52 pfennigs le demi-kilo, coût et fret pour Christiania à l'ordre de Halvorsen, paiement net en espèces contre documents à confirmer par câble à Santos, à vue par la succursale de la Deutsche Bank à Hambourg. Par l'accord visé, Halvorsen était désigné comme agent d'achat de Heijbroek pour la Norvège. Halvorsen avait à opérer l'achat aux sources déterminées par lui ou indiquées par Heijbroek et les achats devaient être effectués au nom de Halvorsen ou d'une autre maison norvégienne. Les fonds nécessaires devaient être déposés par Heijbroek à une banque de Christiania et être à la disposition de Halvorsen contre remise des documents. Il était aussi stipulé que Heijbroek chargerait un agent de transmission « de la transmission éventuelle des marchandises ». A cette époque, le N. O. T. était établi et fonctionnait en Hollande. Si Heijbroek désirait ces marchandises pour ses propres affaires et non pour « transmission éventuelle », il aurait pu les consigner au N. O. T. qui aurait eu à s'occuper de leur destination. Mais il n'y avait pas la même difficulté à réexporter de Norvège. Il est clair que, selon le rapport qu'en fait Heijbroek, cette transaction ne ressemble aucunement à celles envisagées par l'accord d'août 1915 qu'il invoque. Halvorsen n'exécuta pas l'achat ; il ne paya pas ; l'achat ne fut pas fait en son nom ; les fonds nécessaires ne furent pas déposés par Heijbroek dans une banque de Christiania à la disposition de Halvorsen ; Heijbroek au contraire, sans en référer à Halvorsen, finança la transaction avec une banque de Hambourg. Le contrat déclare être fait avec Heijbroek ; mais la facture porte que les marchandises furent chargées « par ordre et pour compte de Hans A. Halvorsen et Cie » bien qu'aucune communication ne paraisse avoir eu lieu entre ce dernier et les chargeurs. Le message radiotélégraphique de Hambourg à Santos qui a été intercepté dit : « Accepte les 500 sacs, etc., 52 Hans Halvorsen Cie (Christiania), K. A. Schaltz (Copenhague) ». Les deux consignations étaient sur le *Liv* et furent saisies en même temps. D'après une lettre du 29 septembre 1915, de Hambourg à Santos, les ordres pour Heijbroek étaient de 500 sacs d'une qualité et de 500 sacs d'une autre qualité pour être chargés « par chaque vapeur durant les mois de novembre et décembre ».

Cela ne fait pas allusion à un ordre de Heijbroek pour Halvorsen. Je ne suis pas convaincu que l'expédition à Halvorsen ait été faite sur un ordre de Heijbroek. Je pense plutôt que Heijbroek a tenté de sauver une consignation à la Norvège qui ne le concernait pas. Aucune preuve n'a été invoquée par Halvorsen. Même si les marchandises avaient été expédiées selon l'ordre prétendu de Heijbroek, les réclamants n'ont pas établi que les marchandises étaient devenues leur propriété avant la saisie. Le payement invoqué fut fait après le chargement et pendant que les marchandises étaient en transit sur mer. Pour corroborer cette vue je renvoie à la lettre du 20 novembre de Trinks de Hambourg aux chargeurs de Santos dans laquelle il dit : « Nous avons reçu information aujourd'hui que le vapeur *Liv* qui portait 1.000 sacs *pour votre compte* a été arrêté par les Anglais. » La réclamation doit être écartée.

En outre, je conclus que le café était chargé pour Christiania pour être transmis à Hambourg. Il était en conséquence sujet à condamnation comme contrebande, qu'il soit regardé comme appartenant à des neutres ou à des ennemis. Un autre motif de condamnation existe encore : en effet si, comme je l'ai constaté, la propriété n'a pas été perdue par les chargeurs, le café était contaminé par la présence sur le même navire d'autres marchandises appartenant aux mêmes chargeurs, consignées à Schaltz, qui ne furent pas réclamées et ont été condamnées.

Le chargement suivant à considérer a été aussi réclamé par Heijbroek. Il consistait en 500 sacs et une caisse d'échantillons chargés sur l'*Annie Johnson* et consignés au nom de la Cia Nacional de Cafe à la société Félix Hamrin et Cie à Gothenbourg. Cette Société fait des affaires à Jonkoping. Un arrangement pour la Suède a été présenté, semblable à celui pour la Norvège dans l'affaire précédente. La même critique s'applique. On ne prouve aucune communication entre Heijbroek et Félix Hamrin et Cie quant à cet arrangement ni entre les chargeurs et les consignataires quant à un contrat d'achat. On dit que le contrat fut conclu en janvier. Les marchandises ne furent pas chargées avant avril. Les seules circonstances par lesquelles cette affaire diffère de la précédente est que le payement paraît avoir été fait avant la saisie. Mais les prétendus acheteurs n'ont jamais eu la possession des marchandises. Selon la règle déjà mentionnée la propriété n'a pas été transférée. Aucune preuve n'est donnée par ou pour Hamrin et Cie. L'affaire est, en tous points importants, parallèle à la précédente et je tire la même conclusion que les réclamants n'achetèrent pas le café pour leur propre compte mais agirent pour Trinks en vue de faire parvenir le café à Hambourg par le port de Gothenbourg, de façon à éluder la difficulté que le N. O. T. mettait à l'envoi des marchandises par l'intermédiaire du pays même des réclamants. Les marchandises étaient aussi infectées par celles des mêmes propriétaires sur le même navire.

La consignation suivante fut chargée sur le *Kronprinsessan Margareta*, aussi au nom de la Cia Nacional de Cafe, pour la société Transocean Import. C'étaient 250 sacs de café et une caisse d'échantillons. Il a déjà été montré que la société Transocean Import était une simple création de Trinks de Hambourg, appelée à l'existence légale par eux et leurs auxiliaires dans le but réel de faire ce commerce avec Hambourg.

Deux lots de café de 500 sacs chacun étaient chargés sur le *Gelria* et le *Hollandia* respectivement et consignés au N. O. T. pour J. Serlé. Le premier a été réclamé par Trinks et Cie de Santos, l'autre par Serlé. Les documents montrent sans aucun doute que Serlé était un simple intermédiaire entre les maisons Trinks. Cela n'a pas été sérieusement discuté. Quant à la consignation du *Gelria*, bien que la réclamation ait été faite par Trinks et Cie comme propriétaires, j'ai été informé à l'audience qu'elle a été faite en réalité pour et au profit d'un certain Warendorf à qui Serlé, comme leur agent, avait vendu le café après saisie ; et il a été invoqué que le prix avait été payé à Trinks et Cie. Serlé dit n'avoir reçu aucun avis de l'envoi

des marchandises à lui. Le N. O. T. n'a pas autorisé la consignation à lui pour Serlé. Evidemment la réclamation de Trinks et Cie pour le compte de Warendorf ne peut tenir.

Quant aux chargements du *Gelria* et du *Hollandia*, les messages radiotélégraphiques sont en contradiction avec l'histoire avancée pour le compte de Serlé au sujet du prétendu achat du 15 février et de la vente du 25 janvier 1916. Serlé, ici comme ailleurs, fut simplement l'intermédiaire entre les chargeurs et Trinks de Hambourg ; et il y a eu condamnation pour des motifs semblables à ceux déjà mentionnés.

Les autres chargements que j'ai condamnés étaient les suivants : (énumération de ces chargements)...

Ceux-ci n'ont pas été réclamés ou les réclamations ont été retirées ou n'ont pas été soutenues. Un examen des documents a suffisamment expliqué pourquoi des réclamations ne furent pas présentées ou soutenues. En l'absence de réclamations ou de preuves à l'appui, eu égard au temps écoulé depuis la saisie et à ce que dévoilent les documents je ne me sens pas appelé à prendre la peine d'énoncer les faits et motifs de condamnation.

Du 28 août 1917. — Haute Cour de Justice. Division d'Amirauté (en matière de prises). — Sir Samuel Evans, président. — Avocats : le Solicitor du Trésor, pour le Procureur Général ; Botterell et Roche, Walton et Cie, Pritchard et fils, pour les réclamants.

171

Comité Judiciaire du Conseil Privé, 16 octobre 1917

CONTREBANDE DE GUERRE CONDITIONNELLE, DESTINATION A DES USAGES DE GUERRE, RÉQUISITION PAR LE GOUVERNEMENT ENNEMI, RAVITAILLEMENT DE LA POPULATION CIVILE, CONFISCATION ; COUR DES PRISES, DROIT INTERNATIONAL, ORDRE EN CONSEIL DU 29 OCTOBRE 1914, DÉCLARATION DE LONDRES ; NAVIRE NEUTRE TRANSPORTANT DE LA CONTREBANDE DE GUERRE, CONNAISSANCE DU CARACTÈRE DES MARCHANDISES, CONFISCATION.

La contrebande conditionnelle est confiscable lorsqu'il résulte des circonstances qu'elle est vraisemblablement destinée à des usages de guerre ;

Et tel est le cas lorsque cette marchandise est destinée à être réquisitionnée par le Gouvernement ennemi en vue de la guerre, quand bien même elle doit être consommée par la population civile, alors que le ravitaillement de celle-ci est devenu pour le Gouvernement ennemi un problème de guerre.

La Cour des prises applique le Droit international ;

Et elle ne peut, à l'égard des neutres, se baser sur l'Ordre en Conseil du 29 octobre 1914 rendant applicable la Déclaration de Londres que dans la mesure où cette Déclaration, modifiée par cet Ordre, reproduit le droit international ou contient, en faveur des neutres, une renonciation aux droits stricts de la Couronne.

Lorsqu'un navire neutre transporte de la contrebande de guerre, la connaissance par le propriétaire du navire du caractère des marchandises suffit à justifier la confiscation du navire alors du moins que ces marchandises forment une partie importante de la cargaison totale.

(Navire suédois *Hakan*)

Appel de la décision rendue le 3 juillet 1916 (1) et prononçant la confiscation du navire suédois *Hakan* pour transport de contrebande de guerre.

Lord Parker :

Le vapeur suédois *Hakan* qui fait l'objet de cet appel fut capturé en mer par le bâtiment de Sa Majesté *Nonsuch*, le 4 avril 1916, après avoir quitté le même jour Haugesund, en Norvège, pour aller à Lubeck, en Allemagne, avec une cargaison de harengs salés. Dès le 4 août 1914, les vivres avaient été déclarés contrebande de guerre. L'assignation dans la présente procédure demandait condamnation tant du navire que de la cargaison, le premier pour le motif qu'il transportait des marchandises de contrebande, la seconde parce qu'elle consistait en marchandises de contrebande.

On doit observer que la cargaison, étant sur navire neutre, même si elle appartenait à des ennemis échappait à capture à moins qu'elle ne consistât en marchandises de contrebande (Déclaration de Paris).

Les propriétaires de la cargaison ne comparaissent pas ou ne présentent pas de réclamations bien que, selon la pratique habituelle de la Cour des Prises, les ennemis puissent comparaître et être entendus dans la défense de leurs droits appuyés sur un accord international. La question de savoir si les marchandises étaient de contrebande fut toutefois complètement discutée par le conseil du propriétaire du navire, une maison suédoise opérant à Gothenbourg. Le président a condamné la cargaison comme contrebande. Il a aussi condamné le navire pour transport de contrebande. Les propriétaires du navire en ont appelé à Sa Majesté en son Conseil. Dans ces circonstances, la première question à trancher est celle de savoir si la cargaison fut à bon droit condamnée comme contrebande car si elle ne l'a pas été on ne pouvait pas agir contre le navire.

Dans l'opinion de Leurs Seigneuries, des marchandises qui sont contrebande conditionnelle peuvent être à bon droit condamnées toutes les fois que la Cour est d'avis, d'après toutes les circonstances portées à sa connaissance, que ces marchandises étaient vraisemblablement destinées à des

---

(1) Voy. *suprà*, t. II, p. 183 et s.

usages de guerre : aff. du *Jonge Margaretha* [1799] (1 C. Rob. 169; 1 Eng. P. C. 100). Le fait que les marchandises en question étaient en route vers une base ennemie d'approvisionnement ou de ravitaillement naval ou militaire justifierait à lui seul une conclusion quant à leur destination vraisemblable à des usages de guerre. Mais le caractère du lieu de destination n'est pas la seule circonstance d'où cette conclusion puisse être tirée. Tous les faits connus ont à être pris en considération. Le fait que les marchandises sont consignées au gouvernement ennemi et non à un particulier serait important. Il en serait de même si, bien que les marchandises fussent consignées à un particulier, celui-ci était en réalité l'agent ou le représentant du gouvernement ennemi.

Dans la présente affaire, Lubeck, port de destination des marchandises, est incontestablement un port largement employé pour l'importation en Allemagne de marchandises venant de Norvège et de Suède; mais il n'apparaît pas s'il était employé exclusivement ou complètement comme une base d'approvisionnement navale ou militaire. D'autre part il est bien certain que les personnes auxquelles les marchandises étaient consignées à Lubeck étaient obligées ensuite de les remettre à la Société Centrale d'achat de Berlin, société désignée par le gouvernement allemand pour agir sous la direction du Chancelier Impérial en vue d'exercer sur les approvisionnements en vivres un contrôle rendu nécessaire par la guerre. La conclusion appropriée semble être que les marchandises en question sont en réalité des marchandises réquisitionnées par le gouvernement en vue de la guerre. Il peut être très vrai que leur affectation finale, si elles avaient échappé à la capture, aurait été de nourrir des civils et non les forces navales ou militaires de l'Allemagne; mais le manque général de vivres en Allemagne avait fait du ravitaillement de la population civile un problème de guerre. Même si les forces militaires ou navales de l'Allemagne n'ont jamais été ravitaillées en harengs salés, leurs rations de pain ou de viande peuvent bien être accrues à raison de la possibilité de fournir des harengs salés à la population civile. Dans ces circonstances, la conclusion est à peu près irrésistible que les marchandises étaient destinées à des buts de guerre et, cela étant, Leurs Seigneuries sont d'avis que les marchandises ont été à bon droit condamnées.

La seconde question que Leurs Seigneuries ont à trancher concerne la condamnation du navire pour transport de ces marchandises. Il est certes tout à fait clair que si l'article 40 de la Déclaration de Londres est applicable le navire a été à bon droit condamné, la cargaison entière étant contrebande. Toutefois la Déclaration de Londres n'a pas la force d'une convention internationale. Il est vrai que l'Ordre en Conseil du 29 octobre 1914 dispose que durant les hostilités actuelles ses clauses seront adaptées et appliquées avec certaines modifications très importantes. Mais la Cour des Prises ne peut, en tranchant des questions entre le Gouvernement de Sa Majesté et des neutres, se baser sur cet Ordre que dans la mesure où la Déclaration de Londres, ainsi modifiée par l'Ordre, soit reproduit le droit international, soit contient une renonciation en faveur

des neutres aux droits stricts de la Couronne. Il est donc nécessaire de considérer le droit international au regard de la condamnation d'un navire pour transport de contrebande, indépendamment de la Déclaration de Londres.

Il est bien clair qu'à une époque de notre histoire le simple fait qu'un navire neutre transportait dela contrebande était considéré comme justifiant sa condamnation, mais cette règle fut modifiée dans la suite. Lord Stowell traite de ce point dans l'affaire du *Neutralitet* [1801] (3 C. Rob. 296; 1 E. P. C. 309). Il dit : « La règle moderne de droit international est certainement que le navire ne sera pas sujet à confiscation pour transport d'articles de contrebande. L'ancienne pratique était autre; et on ne peut contester qu'elle était parfaitement défendable selon tous les principes de la justice. Si la fourniture de tels articles à l'ennemi est un acte coupable pour le propriétaire de la cargaison, le navire qui sert d'instrument à ce trafic illicite ne saurait être innocent. La pratique des temps modernes a cependant introduit une atténuation sur ce point et la règle générale est maintenant que le navire ne devient point confiscable pour cet acte : mais cette règle est sujette à exception : si un navire appartient au propriétaire de la cargaison ou si le navire rend ce service avec une fausse destination ou de faux papiers, ces circonstances aggravantes ont été considérées comme constituant des exceptions à la règle moderne et comme faisant revenir à l'ancienne ».

On doit observer que Lord Stowell ne dit pas que les cas particuliers qu'il relève soient les seules exceptions à la règle moderne. Au contraire, sa décision dans l'affaire du *Neutralitet* en crée une troisième. On doit observer aussi que dans la dernière partie de son jugement il énonce que le motif qui a fait modifier l'ancienne règle est la supposition que des articles illicites ou douteux peuvent être transportés sans que le propriétaire du navire en ait personnellement connaissance. Il trouve que dans le cas qui lui est soumis cette raison de modifier la règle fait entièrement défaut : c'est pourquoi il applique l'ancienne règle. Le raisonnement est fondé. En effet si l'ancienne règle a été modifiée à cause du défaut possible de connaissance chez le propriétaire du navire, il est parfaitement logique de traiter la connaissance effective de la part du propriétaire du navire comme un bon motif d'excepter tout cas particulier de la règle moderne. La connaissance explique aussi les deux principales exceptions auxquelles Lord Stowell se réfère. Si le propriétaire du navire est aussi propriétaire de la cargaison de contrebande, il doit avoir aussi cette connaissance, et s'il part avec une fausse destination ou de faux papiers, il est très légitime de supposer cette connaissance d'après cette conduite. Dans sa décision antérieure au sujet du *Ringende Jacob* [1798] (1 C. Rob. 89 ; 1 Eng. P. C. 60) Lord Stowell a posé la règle moderne comme étant que le transport de contrebande entraîne seulement la perte du fret et des débours, sauf quand le navire appartient au propriétaire de la cargaison de contrebande, ou quand au simple transport de contrebande s'ajoutent d'autres circonstances malicieuses ou aggravantes. Si par circonstances malicieuses ou aggra-

vantes, Lord Stowell entend seulement des circonstances dont on peut à bon droit conclure à la connaissance du caractère de la cargaison, la règle ainsi posée ne diffère pas de celle énoncée dans l'affaire ultérieure du *Neutralitet*. Mais les mots employés ont été pris par certains auteurs comme indiquant que, dans l'opinion de Lord Stowell, à côté de la connaissance du caractère de la cargaison, il doit y avoir de la part de l'armateur une intention ou une conduite à laquelle les épithètes de « malicieuse ou aggravante » peuvent être appliquées en un sens réel et non figuré. Une semblable hypothèse semble toutefois vicier le raisonnement de Lord Stowell dans l'affaire du *Neutralitet*. Le départ avec une fausse destination ou de faux papiers peut être qualifié de malicieuse ou de circonstance aggravante. Ce n'est pas seulement la connaissance du délit mais une tentative d'en éluder les conséquences. Mais dans le cas du propriétaire du navire qui est aussi propriétaire de la contrebande se trouvant à bord, il est difficile de voir où se trouve le caractère malicieux ou aggravant s'il n'est pas dans la connaissance du caractère des marchandises à bord. S'il est malicieux ou aggravant de la part du propriétaire des marchandises de les consigner à l'ennemi, il doit être malicieux et aggravant de la part du propriétaire du navire d'aider sciemment cette opération.

Néanmoins ce fut cette interprétation des paroles de Lord Stowell dans l'affaire du *Ringende Jacob* plutôt que le raisonnement sur lequel est basée sa décision dans le cas du *Neutralitet* qui fut adoptée par la Cour Suprême des Etats-Unis d'Amérique dans l'affaire du *Bermuda* [1865] (3 Wallace, 555). Dans cette affaire, le juge Chase, énonçant l'opinion de la Cour, disait au sujet de l'abandon de l'ancienne règle : « Elle est fondée sur la présomption que le chargement de la contrebande a été fait sans le consentement de l'armateur donné en fraude des droits des belligérants ou, pour le moins, sans intention de sa part de se comporter en ennemi à l'égard du pays des capteurs, et on doit l'admettre et l'appliquer dans tous les cas où cette présomption n'est pas refutée par la preuve du contraire. La règle, toutefois, exige la bonne foi de la part du neutre et ne protège pas le navire en l'absence de bonne foi... Le simple consentement au transport de contrebande ne peut pas être toujours ou ordinairement considéré comme une violation de la bonne foi. Il doit y avoir des circonstances aggravantes. La nature des articles de contrebande et leur importance pour le belligérant, les caractères généraux de l'affaire doivent être pris en considération pour déterminer si le propriétaire neutre entendait ou non, en consentant au transport, s'immiscer dans la guerre. »

Passant des décisions anglaises et américaines aux vues qu'avaient, au commencement de la guerre actuelle, les Cours des prises ou les juristes des autres nations, nous trouvons ce qui, à première vue, paraît être une différence considérable d'opinion. Si, cependant, le principe exact est que la connaissance du caractère de la cargaison est un motif suffisant de priver l'armateur du bénéfice de la règle moderne, cette divergence est plus apparente que réelle. Elle se réduit à une différence d'opinion quant

aux circonstances dont on peut induire la connaissance et si l'on se rappelle que la connaissance, chez l'armateur, du caractère de la cargaison doit être dans une large mesure matière à induction en partant d'une grande variété de circonstances, cette différence d'opinion est facile à comprendre.

Se référant, par exemple, au point de vue de Holland, Leurs Seigneuries trouvent que, bien que le navire soit *prima facie* confiscable si une partie importante de la cargaison est confiscable, la preuve que le capitaine ou les affréteurs n'ont pas connu la nature réelle de la cargaison assurera la relaxe du navire. En d'autres termes, la proportion de contrebande dans la cargaison totale crée une présomption de connaissance qui peut être réfutée. D'autre part, selon les vues admises en Italie, le navire portant de la contrebande est sujet à confiscation seulement quand le propriétaire savait que le navire était destiné à être employé au transport de contrebande. Ici la connaissance devient le facteur déterminant, la manière dont la connaissance doit être prouvée ou supposée étant abandonnée aux principes généraux du droit. Et encore, selon les vues admises en Allemagne, un navire transportant de la contrebande ne peut être confisqué que si le propriétaire ou l'affréteur de tout le navire ou le capitaine savait ou devait savoir qu'il y avait de la contrebande à bord et si cette contrebande formait plus d'un quart de la cargaison. Ici aussi la connaissance devient le facteur déterminant, bien qu'il y ait une concession faite au neutre si la proportion de la contrebande à la cargaison entière est suffisamment faible. En France, l'élément déterminant quant au droit de confisquer est celui-ci : la contrebande constituait-elle les trois quarts en valeur de la cargaison entière ? Ce point de vue peut être considéré comme définissant les circonstances dans lesquelles surgit une conclusion irréfutable de connaissance. Les vues admises en Russie et au Japon s'expliquent de façon semblable. Dans l'opinion de Leurs Seigneuries, le principe qui est à la base de toutes ces opinions est le même. Il ne peut pas y avoir de confiscation du navire sans connaissance, de la part du propriétaire ou peut-être de l'affréteur ou du capitaine, de la nature de la cargaison, mais dans quelques cas la présomption de connaissance résultant de la mesure dans laquelle la cargaison est contrebande ne peut être rejetée, tandis que dans d'autres elle peut l'être, et dans quelques cas, même si la connaissance requise existe, la contrebande doit s'élever à une proportion minimum de la cargaison entière.

Il s'ensuit que les opinions admises par les nations étrangères indiquent la connaissance du caractère des marchandises comme suffisant à elle seule pour la condamnation d'un navire pour transport de contrebande; en d'autres termes, elles viennent à l'appui du principe que l'on tirera du raisonnement employé dans le cas du *Neutralitet*, plutôt que du principe qui a été déduit du motif invoqué dans le cas du *Ringende Jacob* et qui a été développé dans celui du *Bermuda*. On observera que Westlake, *International Law*, 2e édit., II, 291 et Hall, *International Law*, 6e édit., p. 666 admettent que la connaissance suffit à justifier la confiscation.

Leurs Seigneuries considèrent qu'en cet état des autorités, elles doivent

admettre que la connaissance du caractère des marchandises de la part du propriétaire du navire suffit à justifier la condamnation du navire, au moins quand ces marchandises forment une partie importante de la cargaison.

A la lumière de ce qui a été dit sur la règle de droit international, Leurs Seigneuries vont maintenant examiner les faits de la cause. Le propriétaire du navire est une maison suédoise opérant à Gothenbourg. Le 8 janvier 1916, elle loua le navire à une maison allemande faisant le commerce du poisson pour une durée de six semaines à partir de la date à laquelle le navire était mis à la disposition des affréteurs, avec faculté pour ceux-ci de prolonger cette durée jusqu'au 16 mai 1916. Les voyages entrepris par les affréteurs étaient des ports scandinaves aux ports allemands. Il doit avoir été tout à fait évident pour les propriétaires que le navire serait employé à importer du poisson en Allemagne. Il doivent aussi avoir connu que les vivres étaient contrebande conditionnelle. Il est à peu près inconcevable qu'ils n'aient pas connu aussi les difficultés de ravitaillement en Allemagne et la manière dont le Gouvernement allemand avait réquisitionné les harengs salés pour faire face aux exigences de la guerre. Il eurent l'occasion devant la Cour inférieure d'établir leur défaut de connaissance s'il a existé, mais il n'ont pas tenté de le faire. La conclusion qu'ils ont réellement su que le navire serait employé à ce à quoi il l'a été est irrésistible. Si la connaissance du caractère des marchandises est le criterium exacte de confiscabilité, le navire a été condamné à bon droit.

Même dans l'hypothèse où quelque chose de plus que la connaissance du caractère des marchandises est exigé, quelque chose qui peut être appelé « malicieux et aggravant » selon les principes des décisions *Ringende Jacob* ou *Bermuda*, ce quelque chose existe évidemment dans le cas présent. Un armateur qui affrète son navire à temps à un commerçant ennemi en contrebande en vue de son commerce, à un moment où la contrebande conditionnelle est d'une nécessité vitale pour le Gouvernement ennemi et a été réquisitionnée par celui-ci en vue de la guerre, est, dans l'opinion de Leurs Seigneuries, quelqu'un qui délibérément « prend parti contre le pays des capteurs » et « s'immisce dans la guerre » au sens de ces expressions employées par le juge Chase dans l'affaire du *Bermuda*.

Dans l'opinion de Leurs Seigneuries, l'appel doit être rejeté avec frais.

Du 16 octobre 1917. — Comité judiciaire du Conseil Privé. — Lord Parker, Lord Wrenbury, Sir Arthur Channell. — Avocats : Botterell et Roche pour les appelants, le Solicitor du Trésor pour l'intimé.

172

Haute Cour de Justice
Division d'Amirauté (en matière de prises), 18 octobre 1917

DOMMAGES ET INTÉRÊTS, SAISIE INVALIDÉE, ERREUR DE DROIT.

Lorsqu'une saisie a été invalidée après solution d'un point de droit parti-

culièrement délical, la Couronne ne peut être condamnée à des dommages et intérêts.

(Navire norvégien *Sigurd* [cargaison])

La relaxe de marchandises saisies à bord du *Sigurd* en vertu de l'Ordre en Conseil du 11 mars 1915 ayant été prononcée par la Cour des Prises le 28 juin 1917 (1), une demande d'indemnité pour frais et dommages a été formée par les expéditeurs de marchandises. Pour l'écarter on invoque, au nom de la Couronne, la décision rendue par lord Stowell dans l'affaire du *Luna*, approuvée par le Conseil Privé dans l'affaire de l'*Ostsee*. Au nom des réclamants on écarte ce précédent en alléguant qu'il n'y a pas eu ici une erreur commise de bonne foi par un officier de marine dans l'interprétation de l'Ordre en Conseil, mais saisie de biens neutres effectuée de propos délibéré, et que, la saisie ayant été effectuée sans motif justificatif, une indemnité est due.

Sir Samuel Evans, président :

Le 28 juin 1917, j'ai statué sur le point de droit relatif à la validité de la saisie pratiquée en vertu de l'Ordre en Conseil du 11 mars 1915. Ma décision, prise après mûr examen, a été basée uniquement sur certains faits plausibles ou non contestés touchant la question de savoir si le *Sigurd* avait quitté l'Allemagne avant ou après la date de l'Ordre en Conseil de représailles et autres faits de même sorte. J'ai prononcé la relaxe des marchandises parce que l'Ordre en Conseil ne me paraissait pas applicable à l'espèce. Les propriétaires d'une partie de la cargaison ainsi relaxée actionnent aujourd'hui la Couronne en frais et dommages, disant que la saisie a été faite à tort et leur ouvre, en conséquence, un droit à indemnité pour frais et dommages, conformément aux principes appliqués par cette Cour.

Je ne connais pas les faits relatifs à la personne des réclamants ou à la propriété des marchandises. L'Attorney General a apporté certaines précisions qui, selon lui, font naître le soupçon que les marchandises devaient être propriété ennemie, d'où il suivrait qu'allouer des frais et dommages dans la circonstance équivaudrait à allouer des frais et dommages à l'ennemi. Je ne dirai rien sur ce point, les éléments me faisant défaut pour l'apprécier. J'admets, avec la préoccupation exclusive de trancher le point de droit qui est aujourd'hui discuté, que les réclamants sont à bon droit devant la Cour et que, si des frais et dommages doivent être alloués, il est juste que les réclamants les recouvrent ; mais, pour ce qui me concerne, on ne pourra pas dire dans une procédure ultérieure que j'ai tranché ce cas pour des motifs autres que celui qui vient d'être indiqué.

La question que j'ai à résoudre est celle de savoir si les circonstances de la saisie étaient telles qu'elles doivent entraîner pour la Couronne l'obligation de satisfaire à la demande de frais et dommages. Le point qui était en discussion le 28 juin 1917 était important et fort malaisé à trancher. Il a été examiné à fond et j'ai su qu'appel avait été porté de mon jugement

(1) Voy. *suprà*, t. II, p 340.

au Conseil Privé : c'est dire que le premier fonctionnaire légal de la Couronne estime que la solution est discutable et considère que j'ai mal jugé.

Ceci étant dit, je n'ai maintenant qu'une chose à ajouter, c'est que je suivrai la décision de Lord Stowell dans le cas du *Luna* (Edw. 190). C'est une affaire dans laquelle les circonstances de la capture étaient identiques à celles de notre espèce, à raison également d'une fausse application d'un Ordre en Conseil. Lord Stowell a déclaré que, lorsqu'une question juridique de cette sorte était en jeu, il lui était impossible d'imposer aux capteurs l'obligation de payer des frais ou dommages. Ce cas a été rapporté et visé, entre autres, dans l'affaire de l'*Ostsee* [9 Moore P.C. 150, 174 ; Spinks, 174, 187 ; 2 Eng. P. C. 432, 450] au Conseil Privé, à l'époque de la guerre de Crimée. Le jugement du Conseil Privé dans cette affaire dit ceci : « La « question des dépenses ne semble pas avoir été mise en discussion, et « Lord Stowell a probablement senti qu'il était sur le point d'outrepasser « les termes de la loi... » car il dit : « je ne puis dans cette instance refuser « aux capteurs leurs dépenses ; mais à l'avenir, dans aucun cas se présen- « tant avec le même cortège de faits, la Cour ne pourra plus faire preuve « de la même libéralité. » (Edw., p. 192.)

Je ne me hasarderai pas à dire ce que je crois que Lord Stowell « a probablement senti », mais je ne vois dans le jugement du *Luna* (Edw. 190) aucun indice que Lord Stowell ait été « sur le point d'outrepasser les termes de la loi ».

Le Conseil Privé dans l'affaire de l'*Ostsee* a ajouté : « Si cependant ces « cas doivent être retenus pour établir le principe qu'il peut y avoir des « difficultés si grandes à interpréter des actes publics et à trancher des « points de droit obscurs qu'elles conduisent à libérer les capteurs des « conséquences qui s'attacheraient normalement à une erreur par eux « commise, ils ne peuvent contribuer beaucoup à fortifier l'argumentation « des défendeurs dans le présent cas où des questions juridiques de « cette sorte ne paraissent pas se poser. »

Ce passage montre que la solution du *Luna* n'était pas condamnée par le Conseil Privé ; et il tend à prouver qu'elle était de celles que le Conseil aurait approuvées s'il avait jugé nécessaire, d'après les faits de la cause qu'il avait à juger, de s'y référer.

Je suis d'accord avec la décision du *Luna* et la considère comme un précédent que je me crois tenu de suivre. En conséquence la demande de frais et dommages portée devant la Cour doit être rejetée.

Faculté de faire appel ; caution pour frais : 200 £.

Du 18 octobre 1917. — Haute Cour de Justice. Division d'Amirauté (en matière de prises). — Sir Samuel Evans, président. — Avocats : Stokes et Stokes, pour les réclamants ; le Solicitor du Trésor pour le Procureur Général.

173

Comité Judiciaire du Conseil Privé, 6 novembre 1917

MARCHANDISE, CARACTÈRE ENNEMI, PROPRIÉTÉ, RISQUE, DROIT RÉEL ; DROIT APPLICABLE, LOI ANGLAISE ; VENTE DE MARCHANDISES, TRANSFERT DE PROPRIÉTÉ, INTENTION DES PARTIES, EMBARQUEMENT, CONNAISSEMENT A L'ORDRE DU CHARGEUR ; ASSUREUR ENNEMI, APPEL DANS L'INTÉRÊT DE L'ASSUREUR ENNEMI.

Le caractère ennemi des marchandises est déterminé par la propriété et non par le risque ;

Et il faut à cet égard prendre en considération la propriété générale et non un droit réel particulier.

C'est d'après la loi anglaise qu'il faut juger qui est propriétaire de marchandises capturées.

Jugé en fait, à propos de la vente par un sujet ennemi à un neutre de marchandises formant la totalité de la cargaison d'un navire allié, que l'intention des parties a été que la propriété serait transférée à l'embarquement quand bien même l'acheteur ne devait pas entrer immédiatement en possession, le connaissement étant établi à l'ordre du chargeur.

Quid si les appelants, ayant été payés par l'assureur ennemi, agissent en réalité dans l'intérêt de celui-ci ? (non résolu).

(Navire russe *Parchim* [cargaison])

Lord Parker :

Il s'agit d'un appel contre une décision de la Cour des Prises d'Angleterre (1) par laquelle la cargaison de nitrate de soude saisie à bord d'un navire russe, le *Parchim*, fut condamnée comme de bonne prise pour le motif qu'elle était propriété ennemie à la date de la capture. L'appelant, une société hollandaise, se prétendait propriétaire et, sa réclamation ayant été repoussée, cette société vient maintenant en appel.

Les faits de la cause ne sont pas sérieusement contestés bien que certains détails ne soient pas très clairs. L'affaire, pour la plus grande partie, tourne autour des conclusions exactes à tirer des faits et autour des principes de droit qui doivent être appliqués.

Il est bien établi que le caractère ennemi des marchandises saisies comme prises doit être déterminé par la propriété et non par le risque. Pour ce qui concerne la Cour inférieure, ce point peut être considéré comme définitivement tranché par le jugement de son savant président dans l'affaire du *Miramichi* (2). Leurs Seigneuries furent invitées à revoir

---

(1) Voy. *suprà*, t. Ier, p. 394.
(2) Voy. *suprà*, t. Ier, p. 59.

cette décision, mais, à leur avis, la même règle fut adoptée par ce corps dans l'affaire de l'*Odessa* (1). Ce dernier cas qui lie toutes les Cours a déterminé non seulement que la propriété par opposition au risque était le critérium réel, mais aussi que la propriété à envisager était la propriété générale par opposition à tout droit spécial de propriétaire, la raison en étant que l'existence d'une propriété générale ou *dominium* sur des meubles est reconnue par le droit de toutes les nations civilisées alors que l'existence de droits spéciaux et la question de savoir si ces droits sont des droits de propriétaire ou d'une autre nature dépend, dans une large mesure, de la loi interne particulière qui peut être applicable. En conséquence, la propriété spéciale d'un créancier gagiste selon le droit anglais ne fut pas prise en considération.

On a soutenu qu'au regard des principes énoncés dans l'affaire de l'*Odessa*, la pratique qui a prévalu devant la Cour des Prises et qui, dans quelques cas au moins, a été suivie par ce tribunal et consistant à juger d'après la loi anglaise à qui appartient la propriété de marchandises capturées était tout à fait erronée. Leurs Seigneuries ne peuvent accepter cette prétention. Non seulement il est difficile de suggérer une alternative possible, mais il apparaît après un bref examen que cette pratique est juste et équitable. La loi de ce pays sur le transfert de la propriété des biens est une partie de notre droit commercial; elle est basée sur des usages commerciaux communs, dans leur substance générale et leurs effets, aux commerçants de toutes les nations.

Le *Sale of Goods Act* de 1893 est en fait simplement une codification et, comme on l'admet généralement, une codification très heureuse et correcte de cette branche du droit commercial anglais. Il consacre le principe que la question de savoir si un contrat de vente de marchandises transfère ou non la propriété des marchandises visées dans le contrat de vente doit dans tous les cas être tranchée d'après l'intention des parties au contrat. L'Act codifie les règles d'après lesquelles cette intention doit être prouvée, mais les présomptions basées sur ces règles peuvent toujours être écartées par les termes du contrat ou les circonstances qui l'entourent, y compris la conduite des parties. Sans doute la loi nationale à laquelle les parties se sont référées dans leurs transactions particulières est importante lorsque l'on considère leur intention quant au transfert de la propriété; et s'il apparaît qu'elles ont contracté en se référant à une loi nationale autre que la loi anglaise et qu'il soit en outre prouvé que cette loi diffère, sur un point important, de la loi anglaise, cette volonté est naturellement prise en considération pour déterminer leur intention. Mais, eu égard à la présomption que, jusqu'à preuve du contraire, la loi d'un pays étranger est la même que la loi anglaise, le simple fait que le contrat a été conclu en se référant à la loi d'un autre pays sera sans importance. Eu égard à l'histoire du droit commercial anglais, la présomption indiquée est en soi tout à fait

---

(1) Voy. *suprà*, t. I[er], p. 424.

raisonnable. Un examen des codes de commerce des pays étrangers montrerait probablement qu'ils diffèrent du droit commercial anglais plutôt dans le détail et dans la conclusion à tirer de certains faits que dans la substance et les principes. Par exemple, dans les pays où le droit civil est plus directement la base du droit moderne que dans ce pays, quelque importance plus grande peut être attachée au risque qu'à une indication de propriété. Ou encore la présomption à tirer de la possession d'un connaissement endossé en blanc peut être plus forte que d'après notre loi.

Leurs Seigneuries sont donc d'avis que, dans la présente affaire, le droit national anglais en y comprenant le *Sale of Goods Act* de 1893 a été à bon droit appliqué pour déterminer le caractère de la cargaison à la date de la capture.

Passant aux faits de la cause, Leurs Seigneuries ne trouvent pas qu'aucun doute ait été suggéré par la Couronne quant à la *bona fides* soit du contrat qui n'a été conclu ni pendant la guerre ni dans l'attente de celle-ci, soit de la conduite des parties à la suite du contrat.

(Lork Parker expose alors les faits relatifs à la vente par une compagnie allemande à une compagnie hollandaise, de la cargaison de nitrate de soude transportée sur le *Parchim*.) (1).

Sur la base de ces faits, le savant Président a admis que le 6 décembre, date de la capture, la propriété de la cargaison restait aux vendeurs allemands à raison de la forme du connaissement et du fait que, bien qu'endossé en blanc, celui-ci restait aux mains des banquiers des vendeurs avec ordre de ne le remettre aux acheteurs qu'après paiement du prix. Son point de vue était qu'en cet état des choses un *jus disponendi* était réservé par les vendeurs lequel empêchait qu'il y eût attribution inconditionnelle des marchandises par l'effet de leur chargement. Mais que cela soit un point très délicat sur lequel les opinions puissent aisément différer, c'est ce que montre le fait que, dans l'affaire du *Sorfareren* (2), le savant Président est arrivé lui-même à une conclusion opposée sur un contrat qui paraissait bien aussi favorable aux vendeurs que le contrat dans la présente affaire. Dans le cas du *Sorfareren*, une entente intervint entre la Couronne et un groupe de réclamants qui rendit inutile pour le Comité judiciaire du Conseil Privé de se faire une opinion sur ce point. La question à examiner ici est celle de savoir si le savant Président a, dans la présente affaire, donné autant d'effet qu'il le devait à la circonstance qu'il y avait là un contrat pour la vente de la cargaison entière d'un navire dénommé et que cette cargaison était clairement aux risques des acheteurs dès avant la date de la capture.

Selon les autorités, il est hors de doute que le fait que la cargaison était aux risques de l'acheteur depuis le moment où elle a été mise à bord,

---

(1) Voy. cette partie de la sentence dans *Bristish and Colonial Prize Cases*, t. II, p. 495 et s. Les faits ont été déjà sommairement énoncés dans la décision de première instance, voy. *suprà*, t. Ier, p. 395.

(2) Voy. *suprà*, t. Ier, p. 402.

indique l'intention de transférer la propriété à ce moment. Le principe général ultérieurement consacré dans le *Sale of Goods Act* de 1893 (sect. 20) était, déjà en 1873, posé par Lord Blackburn dans l'affaire Martineau c. Kitching [1872] (L. R. 7 Q. B. 453) où il disait : « En règle générale la vieille maxime du droit civil *res perit domino* est une maxime de notre droit ; et quand vous pouvez montrer que la propriété a été transférée, le risque de la perte incombe *prima facie* à la personne qui a la propriété. Si, d'autre part, vous allez plus loin et montrez que le risque incombe à telle ou telle personne, c'est un argument très fort pour établir que la propriété lui appartient. Mais les deux ne sont pas inséparables. Il se peut très bien que la propriété soit à l'un et le risque à l'autre. »

Il est vrai que dans l'affaire et dans d'autres on trouve l'affirmation par des juges qu'une clause expresse disant aux risques de qui sera un objet à une époque déterminée doit être interprétée comme indiquant qu'à cette époque la propriété est à un autre parce qu'autrement elle serait superflue ; mais c'est là une application de la maxime *expressio unius* et ce point ne se présente pas dans l'affaire actuelle. Il n'y a ici aucune clause expresse concernant les risques ; c'est d'après la teneur entière du contrat qu'il apparaît que les marchandises étaient aux risques de l'acheteur après chargement, l'acheteur étant tenu de payer le prix à l'expiration du terme convenu. Ce fait est un argument fort, comme disait le juge Blackburn, pour montrer qu'on entendait que la propriété fût transférée à ce moment. En outre, il y a ici un contrat pour la vente d'une cargaison entière sur navire dénommé dans un voyage déterminé. La cargaison n'était pas à bord de sorte qu'au moment de la conclusion du contrat c'était un contrat pour la vente future d'une partie alors indéterminée du stock à la dispotion du vendeur et prête au chargement. Le cas Anderson c. Morice [1874-5] (L. R. 10 C. P. 58, 609), [1876] (1. App. Cas. 713) est à bien des égards semblable à celui-ci et ce qui y fut dit par les juges est instructif, bien qu'il y ait des différences suffisantes dans les faits pour empêcher que cette décision ne fasse autorité ici. Là le réclamant avait acheté « la cargaison de... riz par *Sunbeam* à 3 sh. 1 d. 1/2 le quintal, coût et fret... Payement par traite des vendeurs sur les acheteurs à six mois de vue, avec documents attachés. » Là comme ici, la cargaison n'était pas à bord au moment du contrat et le navire fut perdu pendant le chargement, alors que la majeure partie du riz qui devait former la cargaison était à bord, mais non la totalité ; la partie non embarquée était sur des allèges, à côté, et fut aussi perdue. Le contrat ne contenait, comme le fait le contrat dans la présente affaire, aucune clause relative à la perte durant le chargement. La question sur laquelle il y eut une importante divergence d'opinion, était de savoir si la partie de la cargaison se trouvant à bord était aux risques de l'acheteur de manière à lui donner un intérêt susceptible d'être assuré. Il fut admis que ni la propriété ni les risques n'étaient transférés au moment où chaque sac de riz était mis à bord et qu'ils n'étaient pas transférés avant l'achèvement du chargement. Chaque juge, toutefois, fut d'avis que la propriété aussi bien que les risques de la cargaison entière auraient été transférés

dès achèvement du chargement ; mais les mots « avec documents attachés » montraient que l'acheteur devait avoir le connaissement dès qu'il serait dressé, à son acceptation de la traite qui devait lui être présentée pour acceptation. Si la clause sur le chargement partiel, qui existe dans la présente affaire, s'était trouvée dans ce contrat, l'acheteur aurait eu tant la propriété que les risques pour la partie à bord. Dans des cas tels que celui-là et que celui-ci, dès qu'une cargaison entière a été embarquée, les sacs à bord deviennent *ipso facto* la cargaison du navire et par là deviennent l'objet dont la vente a été convenue. Les représentants du vendeur furent ici clairement autorisés à choisir les sacs rentrant dans la description du contrat qui furent mis à bord ; il n'y a ici aucune question quant à la description de la qualité, les certificats et analyses fournis ayant été acceptés, une petite réduction étant faite à raison d'un léger changement qui paraît avoir été justifié par le contrat : en tout cas, il n'y a pas eu d'objection. Le fait du chargement dans ces circonstances semble être une appropriation pure et simple et décisive de sorte qu'il faudrait quelque chose de clair et d'exprès pour constituer une réserve rendant l'appropriation conditionnelle. D'ailleurs, les cas anglais sur lesquels le *Sale of Goods Act* se fonde, semblent montrer que l'appropriation ne transférerait pas la propriété s'il apparaissait ou si l'on pouvait présumer qu'il n'y avait pas intention réelle de la transférer. Si le vendeur prend le connaissement à son ordre et le remet à un tiers et non à l'acheteur et que ce tiers, grâce à la possession du connaissement, obtienne les marchandises, l'acheteur est considéré comme n'ayant pas la propriété qui l'autoriserait à revendiquer contre le tiers, bien que l'acte du vendeur ait été un manquement manifeste au contrat : Wait c. Baker [1848] (2 Ex. 1), Gabarron c. Kreeft [1875] (L.R. 10 Ex. 274). Il semble qu'il en soit ainsi parce que la conduite du vendeur est en contradiction avec l'intention de transférer la propriété à l'acheteur au moyen du contrat suivi de l'appropriation. D'autre part, si le vendeur ne traite du connaissement que pour garantir le prix et non dans l'intention de retirer les marchandises du contrat, il ne fait rien d'incompatible avec l'intention de transférer la propriété et en conséquence la propriété peut être transférée soit immédiatement sauf le droit de gage du vendeur, soit sous condition d'exécution du contrat par l'acheteur : Mirabita c. Banque Impériale Ottomane [1878] (3 Ex. D. 164) ; Van Casteel c. Brooker [1848] (2 Exch. 691), Brown c. Hare [1858] (3 H. and N. 484), Joyce c. Swann [1864] (17 C. B. (N. S.) 84). La présomption *prima facie* en pareil cas paraît être que la propriété est transférée seulement à l'exécution du contrat par l'acheteur et non immédiatement sous réserve du gage du vendeur. Toutefois, pour autant que le but à atteindre, à savoir la sûreté pour le prix, ne peut l'être par le vendeur qu'en se réservant un gage, la présomption que la propriété ne doit être transférée qu'à l'accomplissement d'une condition, est nécessairement un peu faible et peut être réfutée par les autres circonstances de la cause.

Eu égard à la doctrine que le capitaine d'un navire qui remet au chargeur de marchandises un connaissement devient dépositaire des marchan-

dises pour la personne indiquée par le connaissement, un vendeur en possession du connaissement à son ordre aurait une possession suffisante des marchandises pour maintenir son gage, même s'il s'était dessaisi de la propriété au chargement. Le vendeur dans ce cas fait du navire (même si celui-ci appartient à l'acheteur ou a été loué par lui) son entrepôt pour ce qui concerne ces marchandises et le cas, comme l'indiqua Pollock dans l'affaire Brown c. Hare [1858] (3 H. and N. 484), doit être régi par les mêmes règles que celui d'une personne achetant des marchandises dans un magasin du vendeur où elles doivent rester jusqu'au paiement de sorte que le vendeur conserve un gage. Elles peuvent devenir ou non la propriété de l'acheteur avant le paiement selon les termes du contrat. La question de savoir si, en supposant que l'appropriation de la cargaison par chargement soit inconditionnelle, la propriété est transférée alors ou seulement à la notification de l'appropriation à l'acheteur est sans importance dans le présent cas, une claire notification ayant eu lieu avant la capture, le 9 septembre par les connaissements et le 19 octobre par la facture. Le savant Président dans son jugement met hors de considération les évènements du 9 septembre et du 19 octobre pour le motif qu'ils eurent lieu après l'ouverture de la guerre, mais en faisant ainsi il semble avoir oublié sa propre décision dans l'affaire du *Southfield* (1) et celle de ce tribunal dont il faisait partie dans celle du *Daksa*(2) selon lesquelles des actes postérieurs à l'ouverture de la guerre ne sont pas invalidés quand ils sont accomplis en exécution d'obligations assumées avant la guerre.

Après avoir soigneusement examiné tous les faits, Leurs Seigneuries en sont venues à la conclusion que l'intention des parties au contrat était que la propriété de la cargaison devait passer à l'acheteur par le chargement mais que l'acheteur n'entendait pas avoir la possession de la cargaison ou des connaissements qui la représentaient avant paiement effectif du prix d'achat à l'échéance. A l'exception de la forme des connaissements, tout conduit à cette conclusion. Le contrat est un contrat de vente de la cargaison entière d'un navire désigné. Au chargement ou au moins à la notification du chargement, la cargaison est aux risques de l'acheteur qui doit payer, qu'elle arrive ou non. La cargaison doit être assurée pour le compte et le bénéfice de l'acheteur, et assurée à sa valeur à l'arrivée en y comprenant le profit que l'acheteur pourrait faire. L'acheteur reçoit la charte partie et désigne le port de déchargement. La seule chose qui semble indiquer l'intention de ne pas transférer la propriété au chargement est la forme des connaissements. Mais cette forme fut déterminée par l'agent du vendeur sans connaître le contrat et, bien qu'elle ait pu être déterminée par les instructions générales de son mandant, sans instructions particulières données en considération du contrat spécial, la conduite ultérieure du vendeur à l'égard des connaissements indique plutôt un désir de sauvegarder son gage que celui de retenir la propriété ou un *jus disponendi* se

(1) Voy *suprà,* t. I, p. 302.
(2) Voy *suprà,* t. II, p. 313.

rattachant à la propriété. Dès que les connaissements arrivèrent en Europe, il les mit à la disposition de l'acheteur sous réserve seulement du payement du prix d'achat à l'échéance. Dès que cela fut fait il perdit la possibilité de les retirer du contrat même si autrement il avait pu le faire. Dans ces circonstances la forme des connaissements est, dans l'opinion de Leurs Seigneuries, tout à fait insuffisante pour mettre en échec la forte présomption d'une intention de transférer la propriété au chargement, qui découle des termes du contrat et des autres faits.

Il ne reste plus qu'à examiner la question d'assurance à l'égard de laquelle on a fait allusion à un point plutôt qu'on n'y a insisté dans la discussion. Il n'est pas douteux que les appelants ont consenti à prendre le risque qu'ils assumèrent dans ce contrat parce qu'ils devaient être assurés contre le risque de guerre (*inter alia*). Les appelants peuvent avoir été en droit de gagner sur la police d'assurance, mais comme la police elle-même n'est pas présentée mais seulement le contrat en vue de celle-ci, Leurs Seigneuries ne peuvent en avoir la certitude. Il se peut que les appelants aient été payés par les assureurs qu'on a dit avoir été des Allemands, mais il n'y a pas de preuve du payement. Aucune question n'a été posée en dehors de celle du témoignage fournissant une preuve pour les appelants dans l'instance. Il est possible que l'avocat ait considéré que les Cours des Prises n'ont pas à s'occuper de questions d'assurance parce que les assurances sont des contrats annexes qui n'affectent pas la propriété des marchandises.

Il se peut que s'il avait été prouvé que les appelants ont été payés par les assureurs et que l'appel a été interjeté au bénéfice des assureurs, qui sont ennemis, une autre question aurait surgi, mais il n'y a pas de preuve semblable et Leurs Seigneuries n'expriment pas d'opinion sur ce point.

En conséquence, Leurs Seigneuries donneront humblement avis à Sa Majesté que cet appel doit être admis avec frais et que la cargaison doit être restituée aux appelants.

Du 6 novembre 1917. — Comité judiciaire du Conseil Privé. — Lord Parker, Lord Wrenbury, Sir Arthur Channell. — Avocats : Stokes et Stokes pour les appelants, le Solicitor du Trésor pour l'intimé.

174

Comité Judiciaire du Conseil Privé, 20 novembre 1917

APPEL, RÉCLAMANTS, DEMANDE NOUVELLE ; SUJET ENNEMI, DÉCLARATION DE PARIS DE 1856, MARCHANDISE ENNEMIE SOUS PAVILLON NEUTRE ; NAVIRE NEUTRE, RETARD, INDEMNITÉ ; CONSIGNATAIRE, MARCHANDISES ENNEMIES, FRET.

Lorsqu'on soutient en appel que des marchandises appartiennent à des sujets ennemis alors qu'on a soutenu en première instance qu'elles appartenaient à une société australienne, cet appel doit être rejeté.

Un sujet ennemi peut-il se prévaloir de la Déclaration de Paris de 1856 pour réclamer l'immunité de ses marchandises sous pavillon neutre ?

Le capitaine d'un navire neutre doit être indemnisé si les autorités ont retenu ce navire pendant un temps excessif.

Le consignataire de marchandises ennemies chargées sur navire neutre et condamnées comme de bonne prise a droit au remboursement de ce qu'il a payé pour fret et charges avant la saisie de la cargaison.

(Navire norvégien *Remonstrant* [cargaison])

Appel et appel incident d'une décision de la Cour des Prises de la Nouvelle-Galles du Sud.

Lord Sumner :

Le 21 octobre 1914, la barque norvégienne *Remonstrant* est entrée dans le port de Sydney, Nouvelle-Galles du Sud, avec un chargement de coprah provenant de Jaluit, Iles Marshall. Ce coprah avait été chargé par le représentant de l'agence principale de la Jaluit Gesellschaft de Hambourg, au cours du mois précédent et suivant connaissement désignant comme consignataire Justus Scharff Lim. de Sydney, société enregistrée en Nouvelle-Galles du Sud et présentement appelant principal. Après l'arrivée du navire, le consignataire exposa divers débours pour fret et autres charges payables avant livraison de la cargaison ; il était, ainsi que le capitaine du *Remonstrant*, désireux de décharger la marchandise, mais les représentants de la Couronne refusèrent l'autorisation jusqu'au 25 janvier 1915, date à laquelle la cargaison fut saisie par un fonctionaire des douanes et débarquée et une procédure fut ouverte en vue de sa condamnation comme prise à titre de propriété ennemie. L'éminent juge Cullen observa, en ce qui concerne ce retard, « qu'il aurait pu être évité par une action plus prompte des autorités du Commonwealth dès qu'elles ont eu connaissance des faits ». Au cours de la procédure, le capitaine a réclamé le payement du solde du fret et des dommages-intérêts pour la détention de son navire et Justus Scharff Lim. demanda le remboursement des sommes payées par lui pour le déchargement de la cargaison. Les deux réclamations ont abouti et sont aujourd'hui l'objet d'un appel incident interjeté par le fonctionnaire compétent de la Couronne. Cependant Justus Scharff Lim. a formulé une autre réclamation sur les marchandises. Il a comparu en déclarant avoir agi ainsi « en qualité de propriétaire réel et comme agent de l'agence principale de la Jaluit Gesellschaft, propriétaire bénéficiaire », mais toutefois sans vouloir amener la compagnie allemande devant la Cour en qualité de partie intéressée et il ressort clairement de la procédure et de la teneur du jugement que le cas actuellement soumis à la Cour était la réclamation en faveur de Justus Scharff Lim.

« comme consignataire », ainsi que le dit l'éminent juge, et qu'aucune réclamation de la compagnie allemande, représentée par Justus Scharff Lim. comme son agent autorisé, n'a été soumise au juge. Cette réclamation de Justus Scharff Lim. pour les marchandises a été rejetée et fait l'objet de l'appel principal.

A la barre de Leurs Seigneuries on se rendit bientôt compte que l'affaire en cause était celle de l'agence principale de la Jaluit Gesellschaft qui n'était pas celle soumise à la première juridiction, et que la thèse qui avait été soumise à cette première juridiction, savoir, que pour une raison ou pour une autre, Justus Scharff Lim. avait un droit sur la marchandise, avait été abandonnée. En d'autres termes, l'appelant qui a comparu devant Leurs Seigneuries, se trouvait être une compagnie allemande qui sollicite pour elle-même un jugement qui avait été demandé à la première juridiction et qui a été refusé à Justus Scharff Lim. seul. En vérité, ceci n'était pas un appel, mais une procédure nouvelle. Cela soulève des questions sur lesquelles Leurs Seigneuries auraient désiré profiter de la sentence du Chief Justice Cullen, telle que l'admissibilité d'une demande tendant à obtenir de Sa Majesté le bénéfice de la Déclaration de Paris, présentée non par un neutre mais par un ennemi et pour un ennemi dont le Souverain pour sa part ne respecte ni les navires neutres ni les marchandises couvertes par leur pavillon neutre.

En conséquence l'opinion de Leurs Seigneuries est que l'appel principal tombe.

Elles pensent aussi que l'appel incident tombe également. Certes le capitaine a droit au solde du fret à moins qu'il ne se soit rendu coupable d'actes contraires à la neutralité, ce dont il n'y a aucune preuve. L'indemnité pour détention qui lui a été attribuée l'a été à bon droit si les représentants de la Couronne ont été coupables d'un retard non justifié et l'éminent juge a déclaré que tel était le cas. Il n'est pas contesté que cette réclamation doit être basée sur un délai exceptionnel et sans raison ni que les décisions que les fonctionnaires de la Couronne sont obligés de prendre sous leur responsabilité exigent, dans une large mesure, le temps nécessaire aux enquêtes et aux délibérations, mais il a été fourni des preuves d'après lesquelles l'éminent juge a trouvé que le retard était néanmoins excessif, et Leurs Seigneuries n'ont pas été sollicitées de contredire cette décision pour une simple question de *quantum*. De plus, en ce qui concerne les débours de Justus Scharff Lim. Leurs Seigneuries pensent que dans les circonstances qui les ont provoqués, le jugement rendu en sa faveur à l'effet de remboursement a été bien rendu.

Par suite apparemment d'un malentendu, le capitaine du *Remonstrant* a fait appel et a remis un mémoire à l'appui. En fait, il ne demande rien d'autre que la confirmation du jugement rendu en sa faveur. Son appel tombe du fait qu'il a été mal présenté, mais, en ce qui concerne les frais, son cas doit être traité comme si la demande d'appel avait été faite en opposition à l'appel du fonctionnaire compétent de la Couronne et dans lequel il a eu gain de cause.

En conséquence, Leurs Seigneuries conseilleront humblement à Sa Majesté que chacun de ces appels soit rejeté avec frais.

Du 20 novembre 1917. — Comité judiciaire du Conseil Privé. — Lord Parker, Lord Sumner, Lord Wrenbury, Sir Samuel Evans, Sir Arthur Channell. Avocats : Snow, Fox et Higginson, le Solicitor du Trésor, Clifford Turner et Hopton.

175

Comité Judiciaire du Conseil Privé, 22 novembre 1917

Dommages et intérêts, Relaxe, Saisie justifiée non maintenue, Motifs raisonnables de suspicion, Preuve, Loi nationale du réclamant.

Il n'y a pas lieu à dommages et intérêts lorsque des marchandises de contrebande consignées à un port neutre, après avoir été saisies sur navire neutre, ont été relaxées et qu'il y avait, touchant leur destination finale ennemie, des motifs raisonnables de suspicion justifiant la saisie ;

Et cela sans qu'on ait à considérer si les motifs de suspicion tiennent ou non à des circonstances dont le réclamant peut être tenu pour responsable ;

Et sans égard au fait que la loi nationale du réclamant lui interdit de fournir la preuve de la destination innocente des marchandises.

(Navire danois *Baron Stjernblad*)

Lord Parker :

Le 18 avril 1916 la douane du port de North Shields saisissait comme prise de guerre 3.000 sacs de cacao en fèves à bord du vapeur danois *Baron Stjernblad,* le motif de la saisie étant que ces marchandises constituaient de la contrebande de guerre.

Il n'est pas contesté que les fèves de cacao ne soient de la contrebande. Mais, d'après les connaissements, les 3.000 sacs en cause étaient livrables aux appelants à Gothenbourg, port neutre et par suite la seule question était de savoir si, en dehors de leur destination ostensible pour Gothenbourg, elles n'avaient pas une destination finale en pays ennemi. Le Président de la Cour des Prises a décidé que tel n'était pas le cas ; il a ordonné la restitution aux appelants, mais leur a refusé tous frais ou dommages. C'est contre ce refus que le présent appel est formé.

Le principe applicable en la matière n'est pas douteux. Il a été clairement défini dans la lettre de Sir William Scott et Sir John Nicholl (1794) reproduite dans Story, *Notes on the Principles and Practice of Prize Courts,* édition Pratt, p. 1-11, ainsi qu'à propos du cas de l'*Ostsee* [1855] (9 Moore P. C. 150 ; Spinks, 174 ; 2 Eng. P. C. 432). En l'absence de circonstances

suspectes ou, selon l'expression qui a été quelquefois employée, en l'absence de « cause probable » justifiant la saisie, le demandeur à qui les marchandises ont été restituées est fondé à réclamer une indemnité à la fois pour frais et pour dommages. Il n'a droit à rien, par contre, si les circonstances étaient de nature à rendre la saisie justifiable. Le motif de la solution est clair. Il serait évidemment injuste de contraindre un belligérant à payer des frais et des dommages-intérêts alors qu'il n'a rien fait qui excédât ses droits de belligérant et ces droits justifient la saisie d'une propriété neutre qui est contrebande de par sa nature et qui peut être raisonnablement suspectée d'avoir une destination ennemie. On peut trouver que cette règle est dure pour le propriétaire neutre qui ne sera pas complètement indemnisé par la restitution de sa propriété. Mais la guerre a malheureusement des conséquences funestes de divers ordres pour les neutres aussi bien que pour les belligérants. D'où il suit que la question à résoudre dans cette cause d'appel est de savoir si, lors de la saisie des marchandises, il y avait des circonstances suspectes justifiant cette saisie.

L'avocat des appelants a cherché à tirer argument des exemples que fournit la lettre ci-dessus mentionnée de Sir William Scott et Sir John Nicholl au sujet de circonstances qui peuvent être de nature à justifier la saisie. Tous ces exemples, à vrai dire, supposent que la suspicion est créée du chef des papiers de bord ou provient d'une action ou d'une omission imputable au capitaine ou à l'équipage. Leurs Seigneuries ne pensent pas que les auteurs de la lettre aient considéré leur liste d'exemples comme limitative; il faut aussi se rappeler que ces auteurs écrivaient avant que la doctrine de la continuité du voyage eût été appliquée soit à la contrebande, soit au blocus. Il est clair que la destination finale de la cargaison, en tant qu'opposée à la destination ostensible, ne saurait que rarement, sinon jamais, apparaître d'après les papiers de bord ou être à la connaissance du capitaine ou de l'équipage. Elle doit être prouvée ou induite par d'autres moyens. Il est par suite difficilement soutenable que, si la Couronne était en possession de la preuve obtenue par d'autres voies permettant de considérer raisonnablement comme probable une destination finale en pays ennemi, la saisie des marchandises ne serait pas justifiée.

Les appelants ont, d'autre part, soutenu, en ce qui touche la recherche des circonstances suspectes de nature à justifier la saisie, que la Cour ne devait s'attacher qu'aux circonstances dont le propriétaire de la marchandise saisie est en quelque manière responsable et négliger toutes circonstances qui ne seraient pas dues à son fait ou à son omission ou à ceux de ses agents ou employés. Avant d'examiner cette prétention, Leurs Seigneuries jugent préférable d'établir brièvement les divers faits sur lesquels s'appuie la Couronne, comme fondant raisonnablement le soupçon que les 3000 sacs dont il s'agit étaient à destination finale de l'Allemagne.

Le cacao et le chocolat sont des denrées alimentaires importantes. Tous deux sont fabriqués au moyen de la poudre de cacao qui provient elle-même de la fève du cacaoyer. En préparant la poudre de cacao on obtient en même temps du beurre de cacao d'où l'on peut tirer de la glycérine; celle-

ci peut être transformée en nitro-glycérine, élément essentiel de plusieurs catégories d'explosifs puissants. Ainsi cent tonnes de fèves de cacao donnent environ 60 tonnes de poudre de cacao et ving-cinq tonnes de beurre de cacao, lesquelles founissent 2 tonne 1/2 de glycérine qui peuvent devenir 6 tonnes de nitro-glycérine.

Avant la guerre l'Allemagne importait annuellement environ 55.000 tonnes de fèves de cacao, soit approximativement le quart de la production mondiale. L'ouverture des hostilités la priva de près de 85 0/0 de ses moyens d'approvisionnement. Les conséquences étaient graves. En dépit des mesures prises par le gouvernement allemand pour se ravitailler à d'autres sources, pour assurer l'économie et régler la distribution, les prix du cacao s'élevèrent rapidement jusqu'à représenter en mars 1916 à Berlin huit à neuf fois ceux de Londres. Dans ces circonstances les neutres et spécialement les pays scandinaves voisins furent portés à développer l'exportation des fèves de cacao et produits dérivés à destination de l'Empire allemand.

Considérant maintenant le cas de la Suède, Leurs Seigneuries constatent qu'avant la guerre les importations de fèves de cacao dans ce pays étaient annuellement entre 1600 et 1700 tonnes. Il n'y avait pas de commerce de réexportation sur l'Allemagne. Depuis la déclaration de guerre les importations de fèves de cacao en Suède ont décuplé et un commerce de réexportation sur l'Allemagne s'est développé. Durant la première année de guerre ces réexportations ont dépassé 1200 tonnes, la pratique suivie consistant à amener les fèves de cacao à Gothenbourg par vapeurs danois puis à les y transborder à destination de l'Allemagne. En outre, les importations de cacao en Suède se sont considérablement accrues postérieurement à l'ouverture des hostilités, en même temps que se développait une importante exportation, de Suède en Allemagne, de poudre de cacao, cacao, chocolat, beurre de cacao, exportation qui n'existait pas avant la guerre. Le fait qu'avant la guerre la Suède importait du cacao et du chocolat d'Allemagne et qu'elle n'a pu continuer à le faire depuis la guerre est de peu de portée relativement aux inductions que suggèrent les circonstances relevées par Leurs Seigneuries.

La situation est donc la suivante. Si l'on considère les chargements de fèves de cacao pour la Suède dans leur ensemble, une bonne part d'entre eux doit être destinée à l'Allemagne, soit par voie de réexportation, soit par exportation des divers produits dérivés des fèves. Il y a lieu de rappeler que dans l'affaire du *Balto* (1) il a été décidé que l'intention d'exporter dans un pays ennemi les produits manufacturés issus des matières premières importées pouvait suffire pour faire rentrer le cas dans le domaine d'application de la théorie de la continuité du voyage. Cette décision ne lie pas le Conseil ; mais l'avocat des appelants n'a pas demandé à Leurs Seigneuries de la critiquer ni mis en question sa valeur en droit.

(1) Voy. *suprà*, t. II, p. 302 et s.

Les appelants appartiennent, en définitive, à une classe d'importateurs dont les uns peuvent être impliqués dans un commerce de contrebande alors que les autres ne le sont pas. Il est impossible dans un cas particulier d'écarter la suspicion et d'affirmer au regard d'un importateur déterminé que ses intentions sont innocentes.

La matière n'est toutefois pas épuisée par là. Il n'est pas improbable qu'ayant affaire à un négociant suédois de bonne réputation, le Procureur Général de Sa Majesté pourrait accepter son affirmation ou sa garantie que ni les fèves en question ni leurs produits n'étaient destinés à être réexportés en Allemagne, mais devaient être consommés en Suède. Malheureusement une difficulté résulte de la loi suédoise d'avril 1916 sur le commerce en temps de guerre. Aux termes de cette loi il est interdit à un sujet suédois de donner semblable assurance ou garantie sans le consentement de l'Exécutif suédois et celui-ci refuse d'autoriser les sujets suédois à donner cette assurance ou garantie pour les produits tirés de matières premières importées. Cette loi ou du moins la façon dont elle est appliquée s'est déjà révélée en diverses occasions comme faisant obstacle à un bon règlement en Cour des Prises, selon le droit international, de questions s'élevant entre la Couronne et des sujets suédois. Récemment encore le président rejetait une réclamation pour le motif que le demandeur, sujet suédois, refusait, sur l'ordre de son gouvernement, de fournir la preuve qui avait été ordonnée par la Cour des Prises et Leurs Seigneuries ne purent recommander à Sa Majesté d'autoriser l'appel contre la décision du Président. Il est absolument impossible pour une Cour des Prises appliquant le droit international d'accepter les injonctions d'une loi nationale pour déterminer si une preuve doit ou non être fournie soit de façon générale, soit dans un cas particulier. La Cour peut cependant vouloir se couvrir; mais ce ne saurait être le cas vis-à-vis du sujet suédois. Celui-ci est pris dans un dilemme. Ou bien il agira au mépris des ordres de la Cour des Prises et ainsi il perdra son procès, quelque bon qu'il puisse être; ou il fournira la preuve requise par la Cour et il encourra de ce chef les pénalités prévues par sa loi propre. La situation est anormale, mais l'anomalie n'est certainement pas due à une défectuosité dans les pratiques de la Cour ou dans le droit qu'elle applique.

Il est visible que l'assurance ou la garantie donnée par les appelants avant la saisie des marchandises en cause ne s'entendait que de la consommation en Suède des matières brutes et ne visait pas les produits extraits de celles-ci. C'est seulement au cours de la procédure subséquente devant la Cour des Prises, quand l'un des directeurs de la firme appelante fut interrogé verbalement, que des déclarations furent produites sur le second point ; cette preuve, bien qu'acceptée par le Président comme satisfaisante, n'était pas, dans l'opinion de Leurs Seigneuries, assez décisive pour ôter à la Couronne tout motif raisonnable de soumettre le litige à la décision des juges. Par exemple il n'apparaît pas comment les appelants disposaient de la graisse de cacao tirée des fèves de cacao dans la fabrication du cacao ou du chocolat.

En conséquence, Leurs Seigneuries concluent de tous les faits connus, examinés à la lueur du bon sens, qu'il y avait des circonstances suspectes nécessitant la continuation de l'enquête et justifiant amplement la saisie ; en sorte que la seule question qui subsiste dans cette partie de la cause est de savoir si les appelants ont raison de prétendre que les dites circonstances ou quelques-unes d'entre elles devaient être purement et simplement écartées pour le motif qu'elles n'avaient leur origine dans aucun acte ni dans aucune mission dont les appelants pouvaient être tenus pour responsables.

Leurs Seigneuries estiment que cette prétention est entièrement insoutenable. La question dans un cas donné est de savoir si les circonstances suspectes existent et non de savoir qui est responsable de leur existence. Ainsi le fait que des documents ont été détruits quand la visite allait avoir lieu est une circonstance suspecte, indépendamment de la personne qui est responsable de la destruction et sans qu'il y ait à rechercher si cette personne a agi sur les instructions ou dans l'intérêt présumé des propriétaires de la cargaison ou autrement. En fait, dans le cas présent, la question de savoir dans quelle mesure les appelants étaient responsables de l'accroissement du commerce d'exportation, de Suède en Allemagne, des fèves de cacao et produits dérivés était précisément une de celles qu'il y avait lieu d'éclaircir et sa solution eût été de la plus décisive importance pour déterminer la destination finale des marchandises en cause. S'il devait être parlé de responsabilité, il semblerait que les appelants dussent être tenus pour responsables en raison de l'absence de toute assurance ou garantie fournie par eux relativement aux produits tirés de leurs marchandises, encore que leur carence à cet égard fût due à l'observation par eux de leur loi nationale ; au surplus, un chargeur neutre ne saurait apparaître que comme entièrement responsable des actes de son gouvernement, de même qu'il l'est des actes du capitaine ou de l'équipage du navire sur lequel la cargaison a été embarquée.

Deux autres points doivent faire l'objet d'observations. Il a été soutenu qu'à tout le moins, après le 4 août 1916, date à laquelle a été fournie la déclaration orale rapportée plus haut, la Couronne aurait dû consentir la relaxe de la cargaison. Dans l'opinion de Leurs Seigneuries, la Couronne était amplement justifiée à soumettre l'affaire à jugement. Il a été allégué par ailleurs que la Couronne avait abusivement reculé le procés. Leurs Seigneuries ne voient point qu'il en ait été ainsi. Le procès a commencé le 27 novembre 1916, la saisie ayant eu lieu le 16 avril 1916. Cet intervalle ne paraît pas excessif, eu égard à la lourde tâche de la Cour des Prises et à l'importance des questions en litige. En tout cas les questions de délai sont éminemment une matière de la compétence du Président et Leurs Seigneuries ne peuvent intervenir dans sa décision que dans des circonstances tout à fait exceptionnelles.

Le Conseil proposera humblement à Sa Majesté de rejeter l'appel avec frais.

Du 22 novembre 1917. Comité judiciaire du Conseil Privé. — Lord Parker, Lord Sumner, Lord Wrenbury, Sir Arthur Channell. — Avocats : Botterell et Roche pour les appelants ; le Solicitor du Trésor pour la Couronne.

176

Comité Judiciaire du Conseil Privé, 11 décembre 1917

CONTREBANDE DE GUERRE, DESTINATION, VOYAGE CONTINU ; NAVIRE NEUTRE TRANSPORTANT DE LA CONTREBANDE DE GUERRE, CONNAISSANCE DE LA DESTINATION ENNEMIE, CONFISCATION ; APPEL, PREUVE.

Confiscation d'articles de contrebande en apparence destinés à un pays neutre mais destinés en réalité à l'ennemi.

Jugé en fait que les propriétaires d'un navire neutre transportant des objets de contrebande en Scandinavie savaient ou devaient savoir que ces objets étaient destinés à l'Allemagne et qu'en conséquence le navire est confiscable.

Les appelants ont le devoir de ne rien cacher qui puisse avoir de l'importance pour la décision à rendre.

(Navire danois *Hillerod*)

Lord Sumner :

Le 4 novembre 1915, le vapeur danois *Hillerod*, allant de Philadelphie à Throndjem et Gothenbourg, avec une cargaison d'huile de graissage, était arrêté par le bâtiment de guerre de S. M. *Teutonic* et envoyé à Kirkwall. Finalement le navire et la cargaison furent déclarés de bonne prise par le savant Président (1) dont le jugement fait l'objet des présents appels de la part de M. Joseph Westerberg, de Malmœ, qui réclame la cargaison, et de MM. Brix-Hansen et Cie, de Copenhague, qui réclament le navire lui-même. Le navire est aujourd'hui représenté par un bon de 47.500 £. En août 1915, MM. Brix-Hansen et Cie qui l'avaient acheté cinq semaines auparavant, le revendirent à la Société anonyme Dampskibsselskabet Atlanterhavet de Copenhague, qui le revendit à son tour dans les deux mois à MM. Finn Friis et C. O. Lund, de Drammen, lesquels ont fourni le bon. Le prix du navire fin juin 1915 était de 30.750 £.

Le *Hillerod* était un vapeur de 2.942 tonnes de jauge brute et 1.913 tonnes de jauge nette, âgé de vingt-trois ans, construit à West Hartlepool, et récemment propriété hellénique. En sus des documents relatifs au navire on trouva à bord, au temps de sa rétention, une charte partie, les exemplaires du capitaine de deux connaissements, un manifeste et une déclara-

---

(1) Voy *suprà*, t. II, p. 228.

tion du consignataire de la cargaison certifiant que celle-ci avait été acquise pour être consommée en Norvège et en Suède et qu'elle ne serait réexportée ni directement ni indirectement d'aucun de ces pays. L'huile de graissage était bien, à l'époque, un article de consommation industrielle en Norvège comme en Suède, mais il n'y avait pas dans ce pays d'insuffisance d'approvisionnement. Le déficit, par contre, était grave en Allemagne, plus spécialement en huile de l'espèce de celle que transportait le *Hillerod.* Depuis le début de la guerre, son prix en Allemagne avait été multiplié par sept ou huit. Il ne peut y avoir de doute que de grosses quantités de lubrifiant, importées en Norvège et en Suède, étaient réexportées sur l'Allemagne et que ce trafic, quand il aboutissait, était lucratif et valait les risques qu'il pouvait entraîner. Les deux connaissements portaient le nom de M. Joseph Westerberg comme consignataire : l'un prévoyait la livraison à Throndjem de 1.000 barils, contenant 49.615 gallons de pétrole de graissage raffiné, et l'autre la livraison à Gothenbourg de 13.665 barils, contenant 680.504 gallons, dans chaque cas, contre paiement du fret « après déchargement aux conditions de la charte-partie ». La charte-partie était rédigée en anglais et passée entre M. Westerberg et la Compagnie de navigation Sjolland de Copenhague dont, selon les apparences, MM. Brix-Hansen et Cie étaient les agents, et au nom de qui la facture de vente était libellée. Elle prévoyait, assez incorrectement d'ailleurs au point de vue grammatical, que le *Hillerod* ou un autre navire alors ancré à Liverpool, après avoir achevé un voyage d'Angleterre en Suède et en Danemark et retour « se rendrait à l'option des affréteurs dans deux ports de chargement, entre Boston et Philadelphie » et qu'il y embarquerait un chargement complet d'huile en barils pour venir décharger à Drontheim et ensuite à Gothenbourg. L'affréteur avait la faculté d'annuler la charte-partie si le navire n'était pas prêt à charger le 1er octobre au plus tard. La cargaison devait être prise le long du bord dans les ports de déchargement, aux frais et risques des réceptionnaires. Le navire devait être consigné aux agents de l'affréteur au port de déchargement et ceux-ci avaient à payer le déchargement, le pilotage, tous les frais de port et à fournir un agent pour l'accomplissement des formalités en douane. Les jours de planche au port de déchargement devaient commencer le lendemain du jour de la réception, par les agents de l'affréteur, d'un avis écrit du capitaine se déclarant prêt pour le déchargement; ce dernier devait avoir lieu en quinze jours consécutifs, les dimanches et jours de fête non compris. Si la cargaison n'était pas déchargée dans le délai convenu, l'affréteur avait à payer des surestaries. Les connaissements devaient être « émis au nom du consignataire » — quoiqu'aucun consignataire ne fût nommé dans la charte-partie — et ne devaient pas être à ordre. Le capitaine devait avoir un droit de rétention sur la cargaison pour la garantie du fret et des surestaries. L'affréteur devait fournir des certificats dûment légalisés des réceptionnaires, attestant que la cargaison ne serait pas réembarquée. Enfin la disposition relative au fret, inscrite, comme de coutume, après la description du voyage et les stipulations concernant la délivrance de

la cargaison, était ainsi conçue : « En considération de quoi, le navire sera « payé de son fret comme suit : somme forfaitaire, 300.000 couronnes, en « monnaie danoise » ; puis venait une clause sur l'inexécution des obligations de l'affréteur, après embarquement de la cargaison.

M. Westerberg et MM. Brix-Hansen et Cie ont fourni des attestations, le premier en réponse à des interrogatoires. Ils ont également produit un certain nombre de documents : les énonciations en sont remarquables, mais Leurs Seigneuries inclinent à penser que leurs omissions le sont encore davantage.

[Sa Seigneurie discute les preuves concernant la part prise par M. Westerberg dans la transaction].

Le cas de MM. Brix-Hansen et Cie implique des considérations quelque peu différentes. Le Président a rendu son jugement contre eux pour deux motifs. Le premier est que, le navire transportant des marchandises déclarées de contrebande par la Proclamation du 11 mars 1915 et destinées ultérieurement à l'Allemagne, les armateurs devaient être présumés intéressés dans le voyage subséquent attendu que les marchandises représentaient plus de la moitié du chargement complet. L'opinion de Leurs Seigneuries en cette matière a été formulée récemment dans le cas du *Hakan* (1) et n'a pas besoin d'être développée à nouveau. Le second motif est que MM. Brix-Hansen et Cie avaient partie liée avec M. Westerberg pour essayer de faire passer chez l'ennemi de la contrebande absolue et qu'il y avait de leur part une tentative manifeste pour induire la Cour en erreur. Il y a lieu d'examiner les preuves à l'appui de cette dernière conclusion.

MM. Brix-Hansen et Cie ont présenté une requête à Leurs Seigneuries en vue d'être autorisés à fournir des explications complémentaires sur quelques uns des points qui ont fait l'objet des critiques de l'éminent Président. Leurs Seigneuries se sont prononcées, en cours d'instance, contre la recevabilité de cette requête. Des observations paraissent avoir été faites à l'audience par les avocats des appelants sur ce que les témoignages produits par la Couronne soulevaient certains points au sujet desquels, faute d'avoir été prévenus, les appelants n'étaient pas préparés à répondre ; mais, qu'ils subissent ou non de ce chef un préjudice, ils n'ont pas demandé d'ajournement comme ils auraient pu et dû le faire s'ils avaient réellement désiré une lumière plus complète. L'éminent Juge a été frappé du caractère défectueux de certains des moyens de défense de MM. Brix-Hansen et Cie et il a nettement fait ressortir leurs omissions. Leur permettre de faire une réponse générale à son jugement en fournissant des preuves nouvelles en cause d'appel serait ouvrir la porte à de graves abus. On ne peut douter que les appelants, hommes intelligents, bénéficiant des conseils d'avocats anglais compétents, n'aient apprécié quels étaient les points de leur affaire qui se prêtaient le mieux à de complètes explications et qu'ils n'aient su, dans la franchise qu'ils devaient à la Cour, qu'il convenait de

(1) Voy *suprà*, t. II, p. 366 et s.

ne rien celer de ce qui pouvait avoir de l'importance pour l'issue du procès. On ne saurait autoriser un réclamant à dire : « Mes agissements sont, à « certains égards, ambigus; mes explications ont surtout un caractère de « réserve prudente ; mais, tant que je laisse planer un doute suffisant, « rien n'est établi à mon encontre, car, en somme, rien de défini ne peut « être prouvé. La Cour peut ne pas réussir à démêler exactement ce qui « s'est passé. Il est préférable de ne pas fournir le fil conducteur : un « arrêt de non-lieu » fera mon affaire ». MM. Brix-Hansen et Cie sont, toutefois fondés à dire qu'avant de les accuser d'avoir su quelle était la destination finale de la cargaison, on doit tenir compte des faits qui pouvaient être à leur connaissance. C'est, en effet, la question qui se pose maintenant.

[Sa Seigneurie discute ici les éléments d'information en ce qui concerne la responsabilité de MM. Brix-Hansen et Cie dans l'affaire].

Il y avait, à l'époque dont il s'agit, deux sortes d'importation en Scandinavie, également bien connues l'une et l'autre, — savoir une importation pour la seule consommation scandinave et une importation en vue de la réexpédition sur l'Allemagne. La première était chose toute naturelle et ne s'enveloppait d'aucun mystère. La seconde avait ses périls mais aussi ses bénéfices proportionnés et le mystère était une de ses conditions essentielles, car il était, sans aucun doute, préférable pour le transporteur d'en savoir à son sujet le moins possible. En l'absence, de la part de MM. Brix-Hansen et Cie, d'explications qu'ils ont offert en temps utile de fournir mais qu'ils n'ont pas fournies, la conclusion qui se dégage clairement des faits est que, en personnes raisonnables qu'ils sont, ils ont su que l'affaire n'était pas une affaire d'importation ordinaire et que, s'ils n'en ont pas su davantage, c'est qu'ils n'en ont pas éprouvé le besoin et qu'ils se sont abstenus de poser des questions. Cette façon de connaître les choses suffit.

Leurs Seigneuries sont convaincues que la cargaison de contrebande en litige était destinée finalement à l'Allemagne et que MM. Brix-Hansen et Cie, étaient parfaitement au courant du fait.

Quant au consul Westerberg, Leurs Seigneuries ne conservent aucun doute qu'il n'a jamais été le propriétaire de la cargaison; qu'il a servi d'agent à M. H. C. Hansen, loin d'être son chef d'affaires; qu'il a prêté, contre rétribution, son nom respectable et sa fonction pour couvrir un trafic dont la nature n'a pu manquer de lui apparaître; qu'il a fait ce qui lui était demandé, reçu ce qui lui a été donné et ne s'est pas préoccupé davantage de l'opération.

En conséquence, Leurs Seigneuries proposent humblement à Sa Majesté de rejeter les appels avec dépens.

Appels rejetés.

Du 11 décembre 1917. Comité judiciaire du Conseil Privé. Lord Parker, Lord Sumner, Lord Wrenbury. — Avocats : Hewitt, Woollacot et Chown; Thomas Cooper et Cie, pour les appelants; le Solicitor du Trésor, pour l'intimé.

177

Haute Cour de Justice
Division d'Amirauté (en matière de prises), 12 décembre 1917

Cour des prises, Réalité, Règles techniques ; Navire, Caractère ennemi, Pavillon, Société enregistrée en pays neutre, Actionnaires ennemis, Administrateurs ennemis, Direction ennemie ; Ordre en Conseil du 20 octobre 1915, Article 57 de la Déclaration de Londres.

La Cour des Prises doit aller jusqu'aux réalités sans s'en tenir aux formes et règles techniques.

La Cour des Prises, pour déterminer le caractère ennemi ou neutre d'un navire, n'est pas liée par le pavillon de ce navire ;

Et lorsqu'un navire appartient à une société enregistrée en Hollande, mais dont tous les actionnaires et administrateurs sont des Allemands et dont la direction est allemande, ce navire doit être considéré comme étant un navire ennemi.

L'Ordre en Conseil du 20 octobre 1915 rend l'article 57 de la Déclaration de Londres inapplicable à un navire qui a été capturé le 27 octobre 1915.

(Navire *Hamborn*)

Sir Samuel Evans, Président :

C'est une règle bien établie du droit des prises et qui repose sur les principes d'après lesquels agissent les Cours de Prises, que celles-ci ont le devoir d'aller, au travers et au-delà des formes et des règles techniques, jusqu'aux faits et aux réalités. Cette règle, appliquée aux questions de propriété des navires, signifie que la Cour n'est pas tenue de déterminer le caractère neutre ou ennemi d'un navire d'après le pavillon qu'il porte ou a droit de porter au temps de la capture. Les propriétaires sont liés par le pavillon qu'il leur a plu de choisir mais, vis-à-vis d'eux, ce pavillon ne lie pas les capteurs. On a dit que ce n'était pas « la moindre part du « rôle dévolu aux Cours de Prises que d'arracher ce masque et de faire « apparaître le navire... sous sa véritable nationalité » : Story, *Notes on the Principles and Practice of Prize Courts*, édit. Pratt, p. 62 ; Sir William Scott dans l'affaire du *Fortuna* [1811] (1 Dodson, p. 87).

La question à résoudre dans le cas présent est de savoir si le vrai caractère du vapeur *Hamborn* était hollandais ou allemand ; ou, en d'autres termes, si ses propriétaires étaient sujets ennemis ou sujets neutres. Il appartenait nominalement à une société anonyme enregistrée en Hollande et battait pavillon hollandais. Six compagnies différentes apparaissent en scène dans l'histoire de ce navire. Pour abréger, je les désignerai par des noms anglais plus courts. Ce sont : (1) la Hamborn Shipping C°, (2) la

Vulcaan Transport C°, (3) la Vulcaan Coal C°, (4) la Kaiser C°, (5) la Rhine C°, (6) la Lohberg C°. Les trois premières enregistrées en Hollande, les trois autres en Allemagne. Le navire, primitivement norvégien, fut, à ce qu'il semble, acquis par la Vulcaan Transport C° et transféré ensuite à la Hamborn Shipping C°, compagnie qui fut formée pour l'exploitation de cette seule unité. Le nom du navire fut changé contre celui de *Hamborn*, emprunté à une ville allemande. C'est la Vulcaan Transport C° qui avait la direction du navire. Elle opérait, pour partie, par l'intermédiaire des nommés Groninger et Nalenz, sujets allemands, mais que l'on dit résider en Hollande. Le prix du bateau ne fut pas payé à la Vulcaan Transport C° par la Hamborn Shipping C°. Le capital entier de cette dernière était réparti également entre la Vulcaan Transport C° et la Vulcaan Coal C°. Les directeurs de ces deux sociétés étaient tous des Allemands résidant en Allemagne. Toutes les actions de la Vulcaan Transport C° étaient détenues par la Kaiser C°, sauf deux appartenant à Thyssen et C°, firme allemande, de Mülheim. Non seulement la Kaiser C° était enregistrée en Allemagne, mais tous ses directeurs et actionnaires étaient Allemands, résidant en Allemagne, à l'exception d'un seul qui était Hongrois. Toutes les actions de la Vulcaan Coal C° étaient aux mains de la Vulcaan Transport C°, de la Rhine C° et de la Lohberg C°, les deux dernières également enregistrées en Allemagne et n'ayant pour directeurs et actionnaires que des Allemands. On voit donc qu'il n'y avait que des sujets ennemis comme directeurs, administrateurs ou actionnaires dans chacune des compagnies qui sont présumées avoir ou avoir eu un intérêt, direct ou indirect, dans la Hamborn Shipping C° ou dans le *Hamborn*, et qu'il n'y avait que des Allemands, réserve faite du seul Hongrois, à posséder une participation quelconque, fût-ce pour un pfennig, dans le navire ou la compagnie exploitante. J'ignore quel avait été le but de l'enregistrement en Hollande des trois compagnies hollandaises. Il est possible que la loi hollandaise renferme, en ce qui touche le droit pour des compagnies étrangères d'être propriétaire d'un navire hollandais, des dispositions analogues à celles de notre Merchant Shipping Act. Aucun renseignement n'a été fourni à la Cour sur ce point.

Les faits étant ainsi posés, le *Hamborn* était-il, en réalité, un navire hollandais ou allemand ? A mon sens, la réponse ne peut être douteuse. C'était un navire allemand, appartenant à des propriétaires allemands. Au cours des débats, une critique minutieuse a été faite de la traduction de l'article 6 des statuts de la Vulcaan Transport C°, qui traite de la situation et des pouvoirs respectifs de Groninger et Nalenz, d'une part, et des cinq directeurs allemands de la susdite compagnie, d'autre part. On a soutenu que Groninger et Nalenz avaient la situation de directeurs et que les cinq directeurs allemands formaient un conseil de surveillance et non point un comité de direction. S'il faut voir là une question de fond et non une simple question de mots, je suis d'avis qu'il résulte du dossier que la traduction correcte de l'article 6 est la suivante : « la direction de la « compagnie est confiée à un comité composé de sept personnes au plus « (deux pour commencer, ainsi qu'on le verra ci-après, à savoir : Groninger

« et Nalenz), qui sont nommées et révoquées par l'assemblée générale « des actionnaires. Le comité de direction est sous la surveillance du con- « seil des directeurs. Au cas d'absence de l'un ou de plusieurs des direc- « teurs de la compagnie, ledit conseil des directeurs décide s'il y a lieu « de pourvoir aux vacances. Par dérogation à ce qui précède touchant le « mode de nomination au comité de direction, sont désignés en premier « lieu comme directeurs MM. Hans Groninger et Carl Nalenz, tous deux de « Rotterdam ». Semblablement il faut lire l'article 10 comme suit : « Le comité de direction ne peut agir qu'avec l'assentiment des membres du conseil des directeurs pour » tous les objets spécifiés aux statuts. Et l'article 11 : « Le conseil des directeurs détermine les conditions de dési- « gnation des membres du comité de direction et fixe leur rémunération, « sans préjudice du droit pour l'assemblée générale de révoquer en tout « temps un ou plusieurs des membres dudit comité ». Enfin l'article 16 : « Le conseil des directeurs détermine les règles générales suivant lesquelles « les affaires sociales doivent être conduites. Pour toutes les mesures cou- « rantes, le comité de direction peut recourir à lui comme à un conseil « consultatif. Le comité de direction est tenu de se conformer aux ordres « qui lui sont donnés par le conseil des directeurs ».

La portée de ces diverses clauses est facile à saisir. La différence de dénomination des deux organismes ne mérite même pas d'être discutée. En fait, Groninger et Nalenz, les deux Allemands de Rotterdam, étaient entièrement sous la dépendance des cinq directeurs allemands, en Allemagne, où se trouvaient également le centre et tout le contrôle effectif des affaires de la Hamborn Shipping C°. En considération de ces faits, le navire doit être regardé par la Cour comme appartenant à des sujets allemands.

Je dois peut-être mentionner une autre allégation qui a été présentée à la Cour par l'avocat des réclamants ; celui-ci a invoqué l'article 57 de le Déclaration de Londres aux termes duquel la nationalité neutre ou ennemie d'un navire est déterminée par le pavillon qu'il a le droit de porter. Je ne sais si, au cas où elles connaîtraient toutes les circonstances de l'affaire, les Cours de Hollande décideraient que le navire était « en droit » de battre pavillon hollandais; mais, en tout état de cause, il a été déclaré par un Ordre en Conseil du 20 octobre 1915 que l'article 57 précité cessait d'être en vigueur à partir de sa date et que les Cours des Prises, au lieu de cet article, appliqueraient désormais les mêmes règles et principes que précédemment. Or le navire n'a été capturé que le 27 octobre 1915.

Il a été dit que l'Ordre en Conseil n'avait paru dans la London Gazette que le 26 octobre et que le navire n'avait pas eu le temps de changer son pavillon. J'ignore s'il a désiré procéder à ce changement et de quel délai il eût pu avoir besoin pour le faire. La date de la publication de l'Ordre en Conseil, quelle qu'elle fût, est, à mes yeux, sans importance. L'article n'était plus, en fait, en vigueur au jour de la capture et un navire qui était réellement un navire ennemi ne pouvait plus bénéficier de sa protection : tout est là. A vrai dire, la défense n'a pas insisté bien sérieusement sur cet argument. Les faits ont été présentés plutôt à l'appui d'une requête *ad*

misericordiam. Le navire étant propriété ennemie, une telle requête émanant d'un tel ennemi manque non seulement de force et de justification, mais est même dénuée de toute décence. La décision de la Cour est que la prise du *Hamborn* doit être déclarée bonne et valable.

Autorisation de faire appel.

Du 12 décembre 1917. Haute Cour de Justice. Division d'Amirauté (en matière de prises). — Sir Samuel Evans, président. — Avocats : Le Solicitor du Trésor, pour le Procureur Général; Pritchard et Sons, pour les réclamants.

178

Comité judiciaire du Conseil Privé, 13 décembre 1917

CARACTÈRE ENNEMI, DOMICILE, RÉSIDENCE ; MAISON DE COMMERCE ÉTABLIE EN PAYS ENNEMI, ASSOCIÉ NEUTRE, DOMICILE COMMERCIAL, MARCHANDISES, CARACTÈRE ENNEMI ; OUVERTURE DES HOSTILITÉS.

Le caractère ennemi d'un individu dépend en principe de son domicile et ce domicile se détermine d'après la résidence.

Le fait par un neutre d'être associé dans une maison de commerce établie en pays ennemi lui constitue un domicile commercial ennemi et rend confiscable sa part dans les marchandises dépendant de cette maison de commerce;

Toutefois ce neutre échappera à la confiscation si, dans un délai raisonnable, il a rompu avec cette maison de commerce.

Le fait que des marchandises appartenant à une maison de commerce ennemie ont été expédiées par mer avant l'ouverture des hostilités ne suffit pas à faire échapper à la confiscation la part d'un associé neutre de cette maison de commerce.

(Navire britannique *Anglo-Mexican* [cargaison])

Appel par le Procureur général d'une décision rendue le 30 mars 1916 par Sir Samuel Evans (1) et relaxant la part d'un associé neutre d'une maison de commerce ennemie dans des marchandises expédiées sur navire britannique avant l'ouverture des hostilités.

Lord Parker :

Les marchandises à l'occasion desquelles le présent appel est interjeté avaient été embarquées à Savannah (Etats-Unis d'Amérique) peu avant l'ouverture des hostilités, sur le vapeur britannique *Anglo-Mexican*. Elles avaient été chargées par et appartenaient, à l'époque considérée, à Reis et Cie, firme allemande ayant son siège principal à Friedrichsfeld (Bade),

---

(1) Voy. *suprà*, t. II, p. 53.

avec des succursales à Boston (Etats-Unis d'Amérique) et à Salford, dans le Royaume-Uni. La firme comprenait quatre associés : Edwin Reis et Ludwig Reis, sujets allemands résidant et dirigeant les affaires sociales à Friedrichsfeld, K. B. Strauss, allemand de naissance mais naturalisé et résidant dans le Royaume-Uni, chargé de la succursale de Salford, enfin le défendeur, Richard Mayer, également de naissance allemande puis naturalisé et résidant aux Etats-Unis, où il dirigeait la succursale de Boston. La participation de ce dernier dans l'association était d'un cinquième. Le Président a ordonné la relaxe au profit dudit Richard Mayer du cinquième des marchandises en cause ou du prix les représentant, pour le motif qu'il était sujet neutre, domicilié et résidant dans un pays neutre bien qu'associé dans une firme allemande et parce que les marchandises avaient été embarquées avant la déclaration de guerre. La Couronne fait appel de cette décision.

Les principes à suivre pour le règlement de cas semblables ne sont pas, à vrai dire, nettement dégagés. Il apparaît cependant comme raisonnablement certain que la question de savoir si un particulier doit être regardé comme un ennemi ou autrement dépend à première vue de son domicile, et le domicile, conformément au droit international, se détermine d'après la résidence. Ainsi, si un sujet neutre, au commencement ou dans le cours d'une guerre, a selon toute apparence, sa résidence permanente dans un pays ennemi, il doit être regardé comme un ennemi. En se fixant en permanence dans un pays autre que celui de sa naissance, il se soumet aux lois de ce pays et bénéficie de leur protection, il devient effectivement l'un des sujets du pays. Par suite, pour autant que cet état de choses est maintenu, si des marchandises appartenant à une telle personne font l'objet d'une prise, elles doivent, en principe, être traitées comme marchandises ennemies. Mais un domicile acquis peut être abandonné et si, antérieurement à la capture, le propriétaire a déjà fait un acte impliquant, de façon non équivoque, l'abandon de son domicile acquis en pays ennemi, les marchandises devront être traitées comme appartenant à un neutre. L'opinion a été parfois émise qu'il y avait lieu, après une déclaration de guerre, d'accorder aux neutres résidant en pays belligérant un délai raisonnable pour choisir entre l'abandon ou la conservation de leur domicile acquis. Ce point a été abondamment discuté à propos de l'affaire de la *Vnus* [1814] (8. Cranch (Amer), 253). Dans cette affaire, la Cour suprême des Etats-Unis s'est prononcée, à la majorité, contre l'octroi d'un tel délai. Il n'est pas désirable, a-t-elle pensé, qu'un neutre puisse, après l'ouverture des hostilités et pendant un intervalle de temps, si court soit-il, jouir de la faculté de se tenir, en quelque sorte, sur la barrière, prêt à descendre d'un côté ou de l'autre selon ce que lui dictera son intérêt. Il n'y a pas de précédent anglais concluant, ni dans un sens, ni dans l'autre. La question ne se pose pas toutefois dans le présent appel car le défendeur n'avait pas, lors de la déclaration de guerre, sa résidence permanente en Allemagne, Son domicile était aux Etats-Unis.

D'autre part, il semble clair qu'un neutre, quelle que soit sa résidence,

du moment qu'il est propriétaire ou associé d'une maison de commerce dont l'activité s'exerce en pays ennemi, doit, à juste titre, être considéré comme ennemi pour ce qui concerne sa propriété ou sa participation dans une telle affaire. Il acquiert, par la vertu de ce trafic, un domicile commercial dans le pays dont il s'agit et ce domicile, s'il n'infecte pas ses biens en général, confère le caractère ennemi aux affaires qu'il traite dans la firme en question et dans la mesure de l'intérêt qu'il a dans cette dernière. Mais le neutre qui a ainsi un domicile commercial dans un pays devenu ennemi par suite de son entrée en guerre, a droit, selon la thèse adoptée par les Cours de Prises britanniques, à un délai raisonnable pendant lequel il peut suspendre ou rompre ses relations avec la firme ennemie. S'il l'a fait antérieurement à la saisie en mer de marchandises appartenant à celle-ci, ces marchandises ou la part qui lui revient sur elles, ne sont pas confiscables. S'il ne l'a pas fait avant la capture mais que la Cour juge qu'un intervalle de temps suffisant ne s'était pas encore écoulé pour qu'il eût pu agir, la Cour tiendra compte de son attitude depuis la capture et même, dans les cas qui paraîtront le comporter, elle surseoira à statuer sur la confiscation jusqu'à ce que l'intéressé ait été en position de manifester nettement ses intentions. Au contraire, si le neutre a eu incontestablement l'occasion de cesser ses rapports avec la firme ennemie ou de rompre son association et qu'il ait négligé de le faire, ou s'il a accompli un acte non équivoque indiquant sa volonté de ne pas renoncer à sa participation, les marchandises ou la part de celles-ci qu'il possède seront déclarées de bonne prise.

Il peut arriver que le neutre ou la firme dont il est l'associé ait, en dehors de son siège en pays ennemi, des succursales dans d'autres pays. En pareil cas des questions délicates peuvent se poser en ce qui concerne le point de savoir si les marchandises capturées doivent être considérées comme appartenant à la maison ennemie ou bien à l'une des succursales. Le problème a été soulevé devant Leurs Seigneuries à propos du *Lutzow* (1) et la réclamation primitive formulée au nom du défendeur dans le cas présent paraît avoir été basée sur l'allégation que les marchandises qui sont en cause appartenaient à la succursale américaine ou à la succursale anglaise de Reis et Cie et non à la maison allemande. Si cette affirmation avait été démontrée, la part d'intérêt du défendeur n'aurait pu être confisquée comme propriété ennemie. Toutefois la réclamation, sous cette forme, a été abandonnée devant la juridiction inférieure et il a été admis que les marchandises en litige ne pouvaient être considérées que comme appartenant à la maison allemande.

A l'appui des vues sus indiquées, Leurs Seigneuries se réfèrent au cas du *Gerasimo* [1857] (11 Moore P. C. 96 ; 2 Eng. P. C. 582) et à la déclaration dans laquelle Lord Kingsdown, exprimant l'avis du Conseil, a posé le principe général suivant : « La nationalité d'un commerçant se détermine,

(1) Voy. *infrà*, t. II, p. 405 et s.

« en ce qui concerne ses actes commerciaux, par la nationalité du lieu où « il exerce son commerce. Quand une guerre éclate, le négociant étranger « exerçant son commerce dans un pays belligérant a droit à un délai « raisonnable pour se transporter, lui et ses biens, dans un autre pays. S'il « ne profite pas de la faculté qui lui est ainsi accordée, il doit être traité, « en ce qui concerne son commerce, comme un sujet de la puissance sur « le territoire de laquelle il fait des affaires et, par suite, comme un ennemi « des puissances avec lesquelles celle-ci est en guerre. »

Leurs Seigneuries se réfèrent aussi à l'important passage suivant des *Notes on the Principles and Practice of Prize Courts*, du juge Story (édit. Pratt. 1854, p. 60-61) : « En général, un commerçant neutre en rapports « d'affaires normaux avec un pays belligérant ne revêt pas, par le simple « fait qu'il a un agent à poste fixe dans ce pays, le caractère d'ennemi. « Mais il en va autrement s'il n'exerce pas le commerce à la façon ordinaire « d'un négociant neutre, mais bien comme un commerçant privilégié du « pays en guerre, car il y a alors effectivement commerce ennemi. Si, par « exemple, son agence fait des affaires sur le sol même du pays ennemi « ou s'il est personnellement associé dans une maison de commerce du « pays ennemi, il doit être considéré lui-même comme ennemi et sa part « d'intérêt est sujette, à ce titre, à confiscation malgré que sa résidence « propre soit dans un pays neutre, car le domicile de la firme est à cet « égard celui de tous les associés. Le même principe ne bénéficie pas, par « contre, à celui qui a une maison de commerce dans un pays neutre et en « même temps sa résidence personnelle en pays ennemi : sa part de « propriété dans la maison neutre est sujette à confiscation. Toutefois le « neutre participant, dès le temps de paix, aux affaires d'une maison de « commerce établie en pays ennemi ne voit pas sa propriété frappée de « confiscation au premier jour même de la guerre ; mais s'il continue sa « participation après avoir eu connaissance de l'état de guerre, il tombe, « ainsi qu'il a été dit, sous le coup de la confiscation. C'est un principe « établi que le négoce, à lui seul, indépendamment de la résidence, peut, « dans des cas déterminés, conférer à un particulier le caractère ennemi... »

Si les principes ainsi posés doivent trouver leur application aux faits de la présente espèce, il apparaîtra que la part d'intérêt de Richard Mayer dans les marchandises en litige doit être saisie pour la raison qu'il avait un domicile commercial en Allemagne. Il aurait pu, il est vrai, éviter ce résultat en faisant, dans le délai raisonnable imparti par la loi, les démarches utiles pour sortir de la firme ennemie dont il était l'associé. Mais il n'est pas indiqué qu'il ait fait ces démarches, ni qu'il n'ait pas eu un délai raisonnable pour les faire. Au contraire, il est admis que postérieurement à la déclaration de guerre, il a été activement mêlé aux affaires de Reis et Cie en Allemagne.

L'argumentation du défendeur est entièrement basée sur la considération suivante. Les marchandises en litige ont été embarquées en temps de paix. Il ne pouvait, par suite, y avoir d'infection hostile les atteignant quand la guerre a éclaté. Après l'ouverture des hostilités rien n'a été fait, en ce qui

les concerne, qui puisse leur communiquer le caractère ennemi. Le critérium de leur caractère réel est donc forcément le domicile personnel. Il convient de faire observer que cette allégation relativement aux marchandises déjà en mer lors du commencement d'une guerre fait entièrement table rase de la doctrine qui considère le domicile commercial comme déterminant le caractère des marchandises. Ce caractère ne dépendrait que du domicile personnel, sous la seule réserve que le propriétaire n'ait rien fait pour imprimer aux marchandises le caractère ennemi. En d'autres termes, on crée une exception à la théorie du domicile commercial et on applique aux cas exceptés des principes différents. L'avocat du défendeur n'a pu établir et Leurs Seigneuries ne sauraient reconnaître aucune justification logique d'une telle exception. Si elle existe, elle doit être attribuée, ainsi que l'a fait ledit avocat, à un excès de scrupule de la part de nos Cours des Prises en vue de protéger les intérêts des neutres. De plus, si l'exception doit être admise, la règle qui fixe un délai raisonnable dans l'intervalle duquel le propriétaire neutre peut renoncer à son domicile commercial en pays ennemi, est à ramener dans des limites très étroites — si même elle n'est complètement supprimée — car le propriétaire neutre qui aura embarqué des marchandises après le commencement de la guerre ou pris part, d'autre façon, dans les affaires de la maison de commerce ennemie, aura ainsi manifesté son intention de conserver son domicile commercial dans le pays ennemi et mis fin lui-même au délai. Néanmoins, comme on prétend que l'exception s'appuie sur des précédents, Leurs Seigneuries se croient tenues d'examiner les décisions antérieures qui sont invoquées.

Les trois précédents les plus anciens rappelés sont ceux du *Jacobus Johannes* [1785], de l'*Osprey* [1795] et du *Nancy* [1798], tous tranchés par les Lords Commissaires des Prises. Leurs décisions ne figurent pas dans les recueils, mais les documents qu'ils ont eus sous les yeux ont été conservés dans la bibliothèque de l'Amirauté où Leurs Seigneuries ont pu les consulter.

Dans l'affaire du *Jacobus Johannes* les marchandises litigieuses appartenaient à une firme en exercice dans l'île hollandaise de Saint-Eustache. Elles avaient été expédiées de Saint-Eustache, le 5 décembre 1780, par un navire hollandais à destination d'Amsterdam et étaient livrables à Amsterdam. Les hostilités éclatèrent entre ce pays et la Hollande le 20 décembre 1780. Le 3 février 1781, Saint-Eustache fut occupé par les forces navales de Sa Majesté. Le 4 février, le *Jacobus Johannes* et sa cargaison furent saisis en mer. La firme propriétaire des marchandises était composée de deux associés : Haason, sujet danois, domicilié à Saint-Eustache où il dirigeait les affaires de la firme, et Ernst, sujet danois également, mais domicilié à Copenhague. Peu après l'occupation britannique de l'île, Haason procéda à la liquidation des affaires de la firme ; il quitta les lieux en avril 1781. Il convient d'observer sur ces faits que, le domicile personnel d'Haason étant hollandais à la date de la capture, celui-ci, à première vue et en tout état de cause, était un ennemi. Si, en conformité des points de vue anglais et

américain dans cette partie du droit international, il n'avait pas droit à un délai, à la suite de l'ouverture des hostilités, pour abondonner son domicile acquis, sa part d'intérêt dans les marchandises était, en toute hypothèse, sujette à confiscation. Si la faculté d'abandonner son domicile d'acquisition lui était ouverte, la question se posait de savoir s'il avait fait le nécessaire dans un délai raisonnable. Par contre, Ernst, qui était domicilié à Copenhague, ne pouvait être regardé comme ennemi qu'en vertu du domicile commercial de la firme, et il avait incontestablement droit à un délai raisonnable pour se séparer de celle-ci. La propriété d'Haason fut confisquée et celle d'Enrst relaxée. Les raisons de la décision n'apparaissent pas. Il est possible que le débat ait roulé uniquement sur le domicile personnel, la doctrine du domicile commercial n'ayant pas encore été développée. On peut admettre aussi que, dans l'opinion des Lords Commissaires, la question du lien des deux associés avec une affaire ennemie ait été résolue par l'application d'un délai de grâce raisonnable : cette considération a pu justifier la relaxe des biens d'Ernst ; elle ne pouvait améliorer la position d'Haason dont le domicile personnel aussi bien que commercial, à la date de la prise, était hollandais. En raison de ces circonstances, Leurs Seigneuries ne voient pas comment le cas pourrait être invoqué comme un précédent à l'appui de l'exception que l'on prétend apporter à la règle générale.

Dans l'affaire de l'*Osprey*, la propriété en jeu était un navire employé à la pêche de la baleine dans les mers du Sud, avec sa cargaison d'huile et de fanons de baleine. Il avait quitté Dunkerque pour sa campagne de pêche le 24 mai 1792. La guerre éclata entre ce pays et la France en février 1793 et, le 15 mai 1793, le navire et sa cargaison furent saisis comme prises. Le navire appartenait à trois personnes, toutes sujettes des Etats-Unis d'Amérique, dont deux domiciliées à Dunkerqne et la troisième, un nommé Rodman, domiciliée à Nantucket. La cargaison appartenait aux propriétaires du navire et, pour un certain nombre de parts fixé apparemment selon les usages des armements à la pêche, au capitaine et à l'équipage. Ce dernier comprenait d'autres sujets des Etats-Unis, domiciliés, sans doute possible, en Amérique. Les Lords Commissaires ordonnèrent la relaxe de la part de Rodman dans le navire et la cargaison, et des parts de cargaison des membres américains de l'équipage. Les raisons de cette décision ne sont pas plus connues que dans le cas du *Jacobus Johannes*, mais il se peut ici encore que l'affaire n'ait été examinée que sous l'angle du domicile personnel. Il y a lieu d'observer que, dans l'espèce, il n'y avait pas en réalité de domicile commercial dans un pays ennemi, le trafic visé consistant en une expédition en haute mer. De plus, toute la campagne, sauf le voyage de retour, avait été accomplie apparemment durant la paix et était terminée quand le navire et la cargaison furent saisis comme prises. Il n'y avait plus en fait, lors de la déclaration de guerre, d'affaire à laquelle les neutres intéressés pussent renoncer. Leurs Seigneuries ne voient pas ici non plus que le cas puisse être invoqué comme un précédent à l'appui de la prétendue exception à apporter à la règle générale.

Dans l'affaire du *Nancy*, les marchandises en cause avaient été embarquées dans les premiers jours de juillet 1793, l'état de guerre existant entre ce pays et la France depuis le 14 février 1793. Le chargement avait été fait à Port-au-Prince, dans l'île de Saint-Domingue, par Stephen Zaccharie et la cargaison consignée à Zaccharie, Coopman et C°, de Baltimore. Il ne fut pas clairement établi si les marchandises appartenaient à Stephen Zaccharie et étaient livrables à Zaccharie, Coopman et C°, pour son compte, ou si elles appartenaient à Zaccharie, Coopman et C°. Les associés de la firme étaient Zaccharie et deux autres : Coopman et Vochey. Coopman était américain de naissance. Stephen Zaccharie et Vochey, bien que nés en France, excipaient de leur naturalisation aux Etats-Unis. Tous se réclamaient d'un domicile américain, mais Coopman et Stephen Zaccharie se trouvaient tous deux à Saint-Domingue au temps de l'embarquement et y étaient encore après la capture. Le juge de première instance ordonna la restitution des marchandises à Stephen Zaccharie pour le motif qu'elles étaient sa propriété à l'époque de la prise et qu'il était citoyen américain. Les Lords Commissaires annulèrent cette décision et prononcèrent la confiscation des marchandises comme propriété ennemie. On ne voit pas nettement de qui ils considérèrent les marchandises comme étant la propriété ; mais, si elles appartenaient à Stephen Zaccharie, il est absolument clair que celui-ci, à l'époque où se placent les faits, pratiquait le commerce en territoire ennemi ; et, si elles appartenaient à la firme, il est également vrai que deux des associés trafiquaient pour le compte de l'association en pays ennemi. Donc, en ce qui concerne les marchandises, quel que fût le propriétaire et quel que fût l'endroit où il était personnellement domicilié, il y avait un domicile commercial par l'effet duquel ces marchandises étaient confiscables. La question d'un délai de grâce pour permettre au propriétaire de se dégager des affaires commerciales menées en pays ennemi ne se posait pas, car la transaction était postérieure à la déclaration de guerre et avait été accomplie en pleine connaissance de l'état de guerre. A cet égard le cas différait de ceux du *Jacobus Johannes* et de l'*Osprey*, dans lesquels l'origine des transactions remontait au temps de paix. Il a donc, si possible, encore moins de poids que ces deux derniers au point de vue de la solution du litige actuel.

Les trois affaires du *Jacobus Johannes*, de l'*Osprey* et du *Nancy* ont été commentées par Sir William Scott à propos du cas de la *Vigilantia* [1798] (1 C. Rob., 1, p. 14-15; 1 Eng. P. C. p. 34). Après avoir parlé du *Jacobus Johannes* et de l'*Osprey*, il dit que le règlement de ces deux cas a entraîné l'adoption de la thèse que le domicile des parties était la seule chose que la Cour eût à prendre en considération. D'où il découle, en accord avec l'opinion générale, que les deux cas du *Jacobus Johannes* et de l'*Osprey* ont été résolus uniquement du point de vue du domicile personnel des réclamants, la doctrine du domicile commercial étant alors complètement ignorée. Mais, abordant le cas du *Nancy*, Sir William Scott déclare que la décision a été basée, pour celui-ci, sur des principes différents, les Lords Commissaires ayant établi une distinction avec les cas précédents pour la

raison que ces derniers « étaient des cas du commencement de la guerre ; « — lorsqu'une personne, sans résider en pays ennemi, y fait de façon « habituelle des actes de commerce, elle doit jouir d'un délai pour pouvoir « se retirer de cette sorte d'opérations; — on lèserait trop gravement les « neutres si l'on disait qu'immédiatement après la première manifestation « de l'état de guerre, leurs biens deviennent sujets à confiscation ». Sir William Scott ajoute qu'il a été expressément posé en principe, dans le procès du *Nancy*, que, si une personne est entrée dans une maison de commerce en pays ennemi en temps de guerre ou si elle a continué à en faire partie une fois la guerre déclarée, elle ne peut se mettre à l'abri elle-même par le simple fait qu'elle a sa résidence en pays neutre.

Sir William Scott avait été l'avocat d'une des parties dans l'affaire du *Nancy* et ce qu'il rapporte des opinions exprimées par les Lords Commissaires a été sans doute connu directement par lui. Il est assez clair, en dépit d'une légère ambiguité dans le langage de Sir William Scott, que les Lords Commissaires, à propos de cette affaire du *Nancy*, ont fait une distinction avec les deux autres cas en se basant sur ce que, dans ceux-ci, les marchandises en cause avaient été embarquées avant la guerre, tandis que, dans celui-là, le chargement avait eu lieu après le commencement des hostilités. Ce motif de distinction était parfaitement légitime, mais il est inexact de supposer qu'un juge approuve nécessairement tous les cas qu'il distingue de celui dont il est saisi, et plus inexact encore de supposer qu'il les approuve pour telle raison déterminée. La règle dont Sir William Scott constate l'adoption dans le cas du *Nancy* est celle qui reconnaît le caractère ennemi des biens à raison du domicile commercial du propriétaire et non celle qui fait du domicile personnel le critérium de ce caractère, sous réserve d'une infection hostile pouvant dériver de l'action du propriétaire. Ceci est établi sans exception. Si Sir William Scott avait considéré que les Lords Commissaires inclinaient ou étaient même franchement portés à admettre une exception à la règle, il l'aurait certainement dit et il aurait indiqué nettement que les cas rentrant dans l'exception devaient être tranchés suivant des principes indépendants du domicile commercial.

Le Président semble avoir traité les cas ci-dessus rapportés comme des précédents en faveur du défendeur : il dit que la doctrine alors adoptée a été constamment suivie depuis par l'Amérique et dans ce pays. Il se réfère en particulier aux affaires de l'*Antonia Johanna* [1816] (1 Wheaton (Amer.), 159; Scott, *Cases on Int. Law*, 632), du *Freundschaft* [1819] (4 Wheaton) (Amer.), 105), du *San Jose Indiano* [1814] (2 Gall. (Amer.), 268; Scott, *Cases on Int. Law*, 614) et du *Cheshire* [1865] (3 Wall. (Amer.), 231). Ce sont là uniquement des précédents américains; tous, d'ailleurs, après examen, paraissent confirmer le principe général de l'effet reconnu au domicile commercial acquis dans un pays ennemi par une personne qui a son domicile personnel en pays neutre. Ils ne fournissent aucune base à l'exception au principe dont le défendeur affirme l'existence.

Dans le cas de l'*Antonia Johanna*, il a été jugé que les marchandises avaient été chargées au nom et pour le compte d'une maison de commerce

d'un pays neutre; le motif de la décision a donc pu être tiré du domicile personnel qu'avaient les associés dans la maison de commerce neutre.

Dans l'affaire du *Freundschaft*, les marchandises appartenaient à une firme établie en pays ennemi. Elles avaient été chargées en temps de guerre. Le Juge Story appliqua la doctrine du domicile commercial et prononça la confiscation. Aucune allusion n'est faite à une exception à la règle.

Dans le cas du *San Jose Indiano*, les précédents sur lesquels la doctrine du domicile commercial s'appuie ont été discutés de façon assez approfondie. Les affaires du *Jacobus Johannes*, de l'*Osprey* et du *Nancy* sont mentionnées, mais seulement comme créant un exception à la thèse générale.

En ce qui concerne les précédents britanniques, Leurs Seigneuries n'en ont trouvé aucun qui milite en faveur de la théorie du défendeur, à moins que l'on ne considère comme tels les cas du *Jacobus Johannes*, de l'*Osprey* et du *Nancy* et les commentaires de Sir William Scott à leur sujet dans l'affaire du *Vigilantia* (1 C. Rob. p. 14-15; 1 Eng. P. C., p. 34).

Dans l'opinion de Leurs Seigneuries, ces cas et ces commentaires n'apportent qu'un très faible soutien à la prétention mise en avant. Il ressort des faits dans chaque cas que la question de l'exception n'avait pas à intervenir en vue de la décision. Chacune des espèces s'explique sans que cette question ait été soulevée ni tranchée. Il reste comme unique fondement de l'argumentation du défendeur l'exposé fait par Sir William Scott dans l'affaire du *Vigilantia*, mais, comme il a été indiqué, celui-ci s'accorde parfaitement avec la règle générale déduite des autres.

Dans ces conditions Leurs Seigneuries sont arrivées à la conclusion que l'exception à la règle générale, contrairement aux dires du défendeur, n'existe en aucune façon. Un neutre propriétaire ou associé d'une maison de commerce en pays ennemi a un domicile commercial dans ce pays. Ce domicile commercial imprime un caractère ennemi à sa propriété ou à sa part dans la maison de commerce. Il n'y a pas à rechercher s'il y a eu de sa part un acte infectant ses biens ou ceux dans lesquels il a un intérêt. Si, ayant un domicile commercial dans un pays devenu ennemi du fait de son entrée en guerre, il désire échapper aux conséquences qu'entraîne un tel domicile, il peut profiter du délai accordé par la loi pour cesser ou rompre sa participation dans l'affaire dont il s'agit. Dans le cas cependant où des marchandises déjà en mer quand la guerre a commencé ont été capturées avant qu'un laps de temps raisonnable se soit écoulé, la Cour pourra, suivant les circonstances, tenir compte d'une cessation ou d'une rupture des rapports d'affaires survenue après la prise et même ajourner la suite des débats pour fournir l'occasion de cette cessation ou de cette rupture. Si l'embarquement des marchandises a eu lieu après le commencement de la guerre, il conviendra d'examiner les circonstances dans lesquelles l'opération s'est accomplie. Le chargement a-t-il été fait par le réclamant lui-même ou à son entière connaissance, dans le cours ordinaire des affaires de la firme ennemie : ce sera alors que le réclamant

aura choisi de continuer ses opérations commerciales et la confiscation sera de droit. C'est seulement si l'embarquement a été effectué à l'insu du réclamant ou s'il équivaut à un acte tendant à le dégager provisoirement ou définitivement de ses relations d'affaires ennemies qu'il pourra être question de relaxe : et le cas sera réglé de la même manière que les questions analogues concernant les marchandises déjà en mer quand la guerre a éclaté. Il n'y a pas, au jugement de Leurs Seigneuries, de principe sur lequel puisse se baser une exception du genre de celle invoquée dans la présente espèce. C'est le devoir de la Cour de tenir la balance égale entre belligérants et neutres et de ne pas créer, en faveur des derniers et au détriment des premiers, des exceptions ou des exemptions non clairement justifiées par les principes du droit international.

Leurs Seigneuries sont d'avis, pour les raisons qui précèdent, que la confiscation de la part des marchandises en litige appartenant au défendeur doit être prononcée. Il devient par suite inutile d'examiner le second argument invoqué au nom de la Couronne, — à savoir les manœuvres attribuées au défendeur en vue de tromper la Cour.

Leurs Seigneuries proposent humblement à Sa Majesté d'admettre l'appel, avec dépens, et de prononcer en conséquence la confiscation de la part de propriété du défendeur dans les marchandises en cause.

Appel admis.

Du 13 décembre 1917. — Comité judiciaire du Conseil Privé. — Lord Parker, Lord Sumner, Lord Wrenbury, Sir Arthur Channell. — Avocats : le Solicitor du Trésor, pour l'appelant; Oppenhemier, Blandford et C°, pour l'intimé.

179

Comité Judiciaire du Conseil Privé, 13 décembre 1917

MARCHANDISES SUR NAVIRE ENNEMI, CARACTÈRE ENNEMI, SOCIÉTÉ NEUTRE, SUCCURSALE EN PAYS ALLIÉ, SUCCURSALE EN PAYS ENNEMI, RELAXE, LIQUIDATION DE LA SUCCURSALE EN PAYS ENNEMI.

Les marchandises commandées par la succursale en pays allié (le Japon) d'une société neutre (américaine) à la succursale de cette même société en pays ennemi (Allemagne) et chargées sur un navire ennemi n'ont pas le caractère ennemi et par suite doivent être relaxées;

Et il n'y a pas lieu d'examiner si la société neutre a apporté une diligence suffisante à liquider sa succursale en pays ennemi.

(Navire allemand *Lutzow* [cargaison])

Sir Arthur Channell :

Le présent appel est formé contre une décision, en date du 11 août 1916,

de la Cour des Prises de Sa Majesté Britannique en Egypte (1), qui a rejeté la réclamation des appelants à l'égard de certaines marchandises capturées sur le vapeur allemand *Lutzow*, prononcé que les marchandises appartenaient, à l'époque de la capture, à une maison de commerce sise en pays ennemi et étaient, comme telles, sujettes à confiscation, et les a, en conséquence, déclarées de bonne prise.

L'American Trading C°, qui réclamait les marchandises en qualité de propriétaire, est une société américaine enregistrée dans l'Etat du Maine (Etats-Unis d'Amérique). Le siège principale de la compagnie est à New-York, où se trouvent ses principaux organes et sa direction. Ses actions sont détenues par des sujets des Etats-Unis, à l'exception d'un petit nombre appartenant à des sujets britanniques. Elle a des succursales dans d'autres pays. Ces succursales ne sont point incorporées séparément et ne sont en aucune façon des firmes ou des entités distinctes; ce sont de simples endroits où les affaires de la Compagnie sont faites par des employés de la Compagnie. Les succursales tenaient naturellement des comptes spéciaux pour leurs transactions; il semble également qu'elles conservaient une certaine part des profits résultant de leur activité ou conventionnellement considérés comme faits par elles. Mais ce n'était qu'une question de comptabilité, car tous les profits, en quelque lieu qu'ils fussent réalisés, étaient portés au compte de la Compagnie et tous les éléments d'actif étaient sa propriété. De tels acomptes sur profits sont courants et presque nécessaires dans des cas pareils. Le siège principal a besoin de savoir comment les succursales travaillent pour juger de l'utilité de maintenir et développer ces dernières ou, au contraire, de les supprimer; il est commun, et les choses se passaient probablement ainsi dans le cas présent, que les directeurs des succursales soient rémunérés par un pourcentage sur les bénéfices réalisés par eux. La Compagnie avait et a encore une succursale à Yokohama; elle en avait une autre, avant la guerre, à Hambourg. Après la déclaration de guerre, des mesures furent prises en vue de la cessation des affaires à Hambourg et l'une des questions qui se sont posées devant la juridiction inférieure et qui se posent encore en appel, est de savoir quel fut l'effet de ces mesures. Le savant juge du premier degré, au vu des faits établis devant lui, a estimé que les appelants n'ont pas agi avec une rapidité suffisante dans la liquidation de leur affaire de Hambourg, à laquelle ils avaient déclaré vouloir procéder, et qu'ils devaient être considérés, après le commencement de la guerre, à la date de la saisie des marchandises et jusqu'à l'époque du jugement, comme ayant continué à avoir une maison de commerce en Allemagne.

Cette décision, si elle est maintenue, fait tomber la Compagnie appelante sous le coup d'une règle du droit international permettant, bien qu'elle soit de nationalité neutre, de la traiter à certains égards comme ennemie et de traiter une partie de ses biens, mais non la totalité, il va sans dire,

---

(1) Voy *suprà*, t. II, p. 226.

comme propriété ennemie. Quand le présent appel a été plaidé, il y avait en instance devant le Conseil l'appel dans le cas de l'*Anglo-Mexican*, lequel semblait impliquer diverses questions que soulève l'application de cette règle; Leurs Seigneuries ont renvoyé le jugement de la présente cause au moment où ledit cas aurait été tranché. La sentence dans l'affaire de l'*Anglo-Mexican* vient précisément d'être rendue (1) et, à son occasion, plusieurs points relatifs à la règle dont il s'agit ont été examinés. Toutefois la principale question à considérer dans notre appel est une question qui a été abandonnée dans l'affaire visée, celle de savoir si les biens des appelants saisis sur le *Lutzow* rentrent dans la catégorie des objets passibles de confiscation comme propriété ennemie pour la raison que les appelants ont continué à faire des actes de commerce en Allemagne. Dans les cas qui établissent la règle, la propriété susceptible d'être traitée comme ennemie est définie en des termes qui varient quelque peu et qui sont souvent plutôt vagues.

Dans l'affaire du *Portland* [1800] (3 C. Rob. 42), Lord Stowell parle de « la propriété d'un... marchand engagé dans ce commerce », voulant dire le commerce en pays ennemi, et plus loin, au cours de sa sentence, il déclare (p. 44) : « Je ne connais pas de cas ni de principe, qui viendrait « à l'appui de la thèse d'après laquelle un homme, ayant une maison de « commerce en pays ennemi et une autre en pays neutre, devrait être « considéré comme un marchand ennemi pour l'ensemble de ses affaires, « aussi bien pour celles qui concernent sa maison neutre que pour celles « qu'il traite à son domicile en pays belligérant. »

De même, dans le cas du *Jonge Klassina* [1804] (5 C. Rob. p. 302; 1 Eng. P. C. p. 488) : « Si quelqu'un a des intérêts commerciaux dans deux nations « et s'il agit comme commerçant dans les deux, il est susceptible d'être « considéré comme sujet de l'un et de l'autre pays en ce qui concerne « les transactions ayant respectivement leur origine dans chacun de « ceux-ci ».

Dans l'affaire du *Venus* [1814] (8 Cranch (Amer.), 280), on rencontre, dans le jugement de la majorité, des expressions comme celle-ci : « Toute la « part de propriété de l'intéressé dans le commerce en pays ennemi, en « tant que cette part est déterminée par sa résidence » ou encore : « en ce « qui concerne la propriété engagée dans le commerce de l'ennemi » et le Chief Justice Marshall, au commencement de son opinion dissidente, dit (p. 287) qu'il avait approuvé l'opinion de la majorité « en tant qu'elle attache « le caractère ennemi à la propriété d'un citoyen américain qui, après la « déclaration de guerre, a continué à résider et à commercer en pays « ennemi... »

Récemment, Sir Samuel Evans, dans le cas du *Manningtry* (2) disait : « Si « un individu est associé dans une maison de commerce en territoire ennemi,

---

(1) Voy. *suprà*, t. II, p. 396 et s.
(2) Voy. *suprà*, t. I, p. 375.

« il est, en ce qui concerne le commerce de cette maison, considéré comme « un ennemi ». Et il se refère à ce sujet à l'édition Pratt de l'ouvrage de Story (1854), p. 60, où l'on trouve cette expression. Wheaton, *International Law*, (8e édit. 1866, par Dana, p. 334), formule la proposition en ces termes : « la propriété d'une maison de commerce établie en pays ennemi « doit être réputée sujette à capture et à confiscation à titre de prise. » Hall, *Treatise on International Law*, (6e édit., 1909, p. 495), s'inspirant, selon l'apparence, de l'affaire du *Jonge Klassina* (5 C. Rob. 297; 1 Eng. P. C. 485), décide, à l'égard de celui qui commerce dans deux pays, qu'il doit être regardé tantôt comme belligérant et tantôt comme neutre, selon le pays dans lequel telle ou telle transaction a son origine.

En vue de savoir si les biens saisis sur le *Lutzow*, lesquels étaient certainement la propriété de la société appelante, appartenaient plus spécialement à la succursale de Hambourg et étaient, à ce titre et dans l'hypothèse où cette succursale aurait continué à faire des affaires après le commencement de la guerre, sujets à confiscation comme propriété ennemie, il est nécessaire de rechercher d'après les témoignages quelles furent réellement les opérations effectuées à l'occasion de ces biens.

Ces marchandises consistaient en un nombre considérable de colis contenant des couleurs d'aniline fabriquées en Allemagne. La succursale japonaise envoyait périodiquement des instructions à la succursale de Hambourg pour des commandes à passer à une fabrique allemande, les Chemikalien-Werke, de Griesheim. Des modèles des divers documents : ordres donnés par la succursale japonaise, confirmations de ces ordres par la maison de Hambourg, factures des Chemikalien-Werke pour la maison de Hambourg, factures de celle-ci pour la maison japonaise, connaissements, sont joints au dossier. Comme les documents choisis pour être copiés ne sont que des modèles, la date exacte de chacun des ordres n'apparaît pas; mais il semble qu'ils aient été envoyés du Japon en novembre et décembre 1913; ils furent confirmés par Hambourg en temps voulu et exécutés vers juin 1914 par les Chemikalien-Werke ; les marchandises furent chargées sur le *Lutzow* vers le 13 juillet 1914, date des connaissements. La forme des ordres était telle qu'elle aurait pu être si les succursales avaient été des maisons complètement séparées et indépendantes faisant certaines affaires en compte joint suivant accords intervenus entre elles ; de fait, elles opéraient, naturellement, par la transmission d'ordres d'un agent de la société à un autre, en vue de transactions à faire au nom de leurs communs employeurs. Il était mentionné que les marchandises devaient être « facturées » tous frais compris, le bénéfice étant à partager « conformément aux nouvelles règles », et que « le financement était requis pour mois », [sic dans le modèle figurant au dossier], les tirages de Hambourg sur le Japon devant être établis en conséquence. Rien n'indique exactement ce qu'étaient les « nouvelles règles » auxquelles renvoi est fait. C'étaient sans doute les règles prévues par la Compagnie pour fixer le mode d'estimation des profits de chaque succursale dans le cas où des affaires étaient faites en partie par l'une et en partie par l'autre. Il est assez difficile

d'évaluer d'après les documents l'importance de l'opération ainsi que le montant des sommes payées; mais il semble que les Chemikalien-Werke encaissèrent, le 27 juillet 1914, le prix des marchandises embarquées le 13 juillet 1914, en négociant à la Hong-Kong and Shanghai Banking Corporation une traite datée du 27 juillet 1914, tirée par la succursale de Hambourg sur la succursale japonaise, payable à l'ordre de la banque à 4 mois de vue. Le règlement était couvert par une lettre de crédit obtenue, soit par la succursale japonaise, soit par le siège principal de la Compagnie ; comme garantie de l'acceptation et du paiement de la traite par la succursale japonaise, les connaissements, datés du 13 juillet, furent endossés au nom de la banque et à elle remis. Comme tout ceci se passait en temps de paix, il ne peut être question de commerce ennemi en ce qui touche ces marchandises; il n'est pas possible non plus de dire qu'elles aient subi une infection quelconque. C'est seulement en tant que propriété ennemie à la date de la capture qu'elles pourraient être confiscables à supposer que ce point de vue se vérifie.

La traite et les connaissements arrivèrent au Japon en septembre; le 28 septembre, la traite était accepté. Le 6 ou le 8 octobre, — les dates des endossements ne sont pas absolument certaines — la banque remit à la succursale japonaise les connaissements endossés au nom de cette dernière, en échange d'un engagement de retenir les connaissements ou les marchandises si elles étaient déchargées ou leur prix si elles étaient vendues, pour garantir la banque jusqu'au jour où l'acceptation aurait été honorée. Cet engagement fut annulé à une date ou à une autre, mais ce qui paraît certain, c'est que, le 15 octobre, quand le *Lutzow* fut capturé, ou bien les connaissements dûment endossés étaient à Yokohama aux mains de la banque à la disposition de la succursale, sous la seule réserve de la garantie promise, ou bien ils étaient en la possession effective de la succursale aux termes de la lettre d'engagement. Il n'a pas été prétendu et l'on ne saurait soutenir que l'acceptation de la traite tirée sur la succursale japonaise par la succursale de Hambourg, quoique intervenue après le commencement de la guerre, fut une opération conclue avec l'ennemi par un allié de la Grande Bretagne, pouvant justifier la confiscation des marchandises. C'était évidemment une simple opération avec la banque détentrice de la traite et des connaissements et, de plus, elle ne constituait que l'exécution d'obligations assumées de bonne foi avant l'ouverture des hostilités.

Au moment où celle-ci eut lieu, les appelants étaient en droit, pour éviter d'être traités, par la Grande Bretagne et ses alliés, comme ennemis en ce qui concernait leur succursale allemande, de cesser promptement tout commerce en Allemagne et si, à cet effet, ils faisaient sortir d'Allemagne par mer les biens qu'ils y avaient alors, ces biens ne pouvaient, en cours de transport, être saisis et confisqués comme propriété ennemie. Ils avaient, il va de soi, les même droits au point de vue de leur succursale japonaise s'ils craignaient que celle-ci ne fût considérée par les Allemands comme ennemie, mais ils ne paraissent pas avoir envisagé ce risque.

Le conseil de direction des appelants prit, le 25 août, la décision de

fermer l'agence de Hambourg, « aussi rapidement qu'il se pourrait, sans « perte sérieuse pour la Compagnie, par la liquidation des stocks existants, etc... ». Cette décision fut suivie d'effet en ce sens qu'aucune affaire nouvelle ne fut entreprise, à l'exception d'une petite opération que l'on dit avoir été faite par le directeur par inadvertance et contrairement aux ordres de ses supérieurs. Toutefois, la Compagnie ne procéda que très lentement à la liquidation de son avoir, apparemment effrayée par les grosses pertes qu'elle apercevait comme possibles. Il semble qu'il n'y ait eu aucun transfert de stocks hors d'Allemagne, mais simple réduction de ceux-ci sur place : en sorte qu'aussi bien à la date de la saisie des marchandises en litige qu'à l'époque — 11 août 1916 — où le juge de la Cour rendit son jugement final après un ajournement en vue d'un supplément d'enquête sur l'attitude véritable de la Compagnie et au vu des nouveaux renseignements obtenus, l'éminent juge a estimé que la Compagnie faisait toujours, dans une certaine mesure, du commerce en Allemagne. C'est là un jugement de fait ; bien qu'ayant sous les yeux les mêmes matériaux que l'éminent Juge, Leurs Seigneuries ne sauraient y contredire, à moins d'avoir acquis nettement la conviction qu'il est erroné. Dans l'ensemble, Leurs Seigneuries inclinent à penser que le sentiment de l'éminent Juge sur le point considéré est exact, mais, en raison de l'opinion qu'elle se sont formée sur un autre point de la cause, il n'est pas nécessaire pour elle de se prononcer ici. Le jugement est basé sur la constatation retenue par le Juge que les appelants n'ont pas effectivement agi de façon à se soustraire à l'imputation d'avoir continué le commerce en Allemagne après la déclaration de guerre. S'ensuit-il que les appelants doivent être considérés, en tant que propriétaires des marchandises chargées sur le *Lutzow*, comme allemands et non comme neutres ? Ces marchandises n'étaient évidemment pas et n'avaient jamais été la propriété de la succursale de Hambourg ; si même celle-ci avait été une maison ou une entité séparée, il n'est aucunement clair que les objets achetés, comme ils l'avaient été, sur des instructions reçues du Japon, c'est-à-dire en vertu d'ordres d'achat pour le compte du Japon, aient jamais pu être la propriété de la firme hambourgeoise. Les instructions reçues étaient spécifiques, tant en ce qui concerne les marchandises à acheter que la firme à qui elles devaient être achetées. La succursale n'était qu'un agent chargé de leur acquisition et la propriété ne pouvait à aucun titre lui en être transférée mais bien à la Compagnie dirigeante. L'opération commerciale consistait dans la vente au Japon de marchandises à tirer d'Allemagne pour lesquelles les agents japonais des appelants avaient des acquéreurs ou étaient assurés qu'il existait un débouché dans le pays. L'origine première de l'affaire se situait au Japon. Les agents des appelants qui faisaient du commerce pour le compte de ceux-ci à Hambourg en tant que gérants de succursale, furent certainement les personnes qui négocièrent l'achat auprès des Chemikalien-Werke et c'est par leur intervention que la propriété des marchandises fut transférée aux appelants, mais là se borna leur rôle. Ils eurent aussi à s'occuper des détails du règlement financier, mais toujours comme inter-

médiaires et sans avancer d'argent; quand la guerre éclata, ils étaient dessaisis de tout contrôle sur les marchandises. Ils avaient endossé les connaissements et remis ceux-ci, non point dans l'intention de transférer un droit de propriété sur les marchandises qui ne leur avaient jamais appartenu, mais pour achever leur participation dans la transaction, après quoi il n'y avait plus lieu qu'à une inscription en comptabilité, à leur crédit, d'une part du bénéfice réalisé, en rémunération de leur travail.

L'idée a été émise qu'un moyen de savoir si les marchandises appartenaient à la succursale allemande serait d'examiner si elles auraient été comprises dans l'actif au cas où celle-ci aurait été en faillite à la date de la saisie. Mais, en raison des circonstances, elles n'auraient pu aucunement faire partie de l'actif : elles auraient pu donner lieu à une réclamation portant sur une fraction du bénéfice réalisé, mais le syndic de la faillite n'en aurait jamais obtenu la propriété complète, laquelle est la seule chose saisissable en cas de prise : voir l'affaire de l'*Odessa* (1).

Si, le 15 octobre, les Allemands avaient saisi ces marchandises et demandé la validation de la prise comme propriété de personnes susceptibles d'être traitées comme des ennemis japonais, il semble que leur position eût été meilleure que celle des capteurs britanniques. Le fait que les marchandises étaient chargées sur un navire allemand éveille sans aucun doute une présomption contre les réclamants, mais ceux-ci ont fait la preuve indiscutable que ces marchandises étaient propriété neutre. De l'avis de Leurs Seigneuries les opérations relatives aux marchandises saisies sur le *Lutzow*, effectuées après le commencement de la guerre par les appelants et leurs succursales l'ont été de bonne foi et le seul motif de plainte contre eux du côté britannique peut se trouver dans leur manque de promptitude à cesser leur commerce en Allemagne. La règle déterminant les affaires qui constituent un commerce ennemi est plutôt vague, mais un examen attentif des faits de la cause ne permet pas de faire rentrer les marchandises en litige dans la terminologie usitée ni de les traiter comme propriété allemande du seul chef que les appelants avaient continué à faire certains actes de commerce en Allemagne après que la guerre eut commencé. Si une nationalité autre que la sienne propre devait être attribuée à la Compagnie appelante, en tant que propriétaire des dites marchandises, ce serait la nationalité japonaise plutôt que la nationalité allemande. Il s'agissait, en effet, d'une propriété de la succursale japonaise bien plus que de la succursale allemande et la transaction avait son origine effective au Japon, bien que les titres sur les marchandises eussent été créés en Allemagne. Etant donné l'opinion que Leurs Seigneuries se forment des faits, il est inutile, en la présente cause d'appel, d'examiner aucune autre question. En conséquence Leurs Seigneuries proposent humblement à Sa Majesté d'admettre l'appel, avec remboursement des frais y afférents. Il n'y a pas lieu d'accorder de dommages ou de frais pour l'instance devant la juridiction du premier degré.

Appel admis.

---

(1) Voy. *suprà*, t. I, p. 107 et 424,

Du 13 décembre 1917. — Comité judiciaire du Conseil Privé. — Lord Parker, Lord Sumner, Lord Wrenbury, Sir Samuel Evans, Sir Arthur Channell. — Avocats : G. L. Lepper pour les appelants, le Solicitor du Trésor pour l'intimé.

180

Haute Cour de Justice
Division d'Amirauté (en matière de prises), 21 décembre 1917

MARCHANDISES ENNEMIES SUR NAVIRE ENNEMI, TRANSFERT IN TRANSITU A UN NEUTRE, CONFISCATION, TRANSBORDEMENT SUR NAVIRE NEUTRE, CHANGEMENT DE DESTINATION ; DÉCLARATION DE PARIS DE 1856, MARCHANDISES ENNEMIES TRANSBORDÉES DE NAVIRE ENNEMI SUR NAVIRE NEUTRE, SAISIE A TERRE.

Le transfert à un neutre, sans prise de possession effective, de marchandises qui étaient propriété ennemie au moment de leur embarquement sur navire ennemi n'est pas opposable au capteur et ces marchandises restent confiscables;

Peu importe que ces marchandises aient été transbordées sur un navire neutre et que le pays de destination ait été changé.

La Déclaration de Paris de 1856 ne s'applique pas à des marchandises ennemies qui, après avoir été chargées sur navire ennemi, ont été transbordées sur navire neutre ;

Ni à des marchandises qui, après avoir été débarquées d'un navire neutre, ont été saisies à terre.

(Navire hollandais *Bawean* [cargaison])

Sir Samuel Evans, président :

Il s'agit dans la présente affaire de 922 caisses de thé, pesant brut environ 32 tonnes et environ 24 tonnes net, qui ont été chargées à bord du navire allemand le *Kleist*, appartenant au Norddeutscher Lloyd. La marchandise avait Hambourg pour destination ; il a été admis qu'elle avait été embarquée sur ce navire allemand avant la déclaration de guerre. Mais, peu après celle-ci — vers le 7 août, — le navire se réfugia dans le port de Padang, à Sumatra ; ce qu'il fit tant pour éviter d'être capturé lui-même que très certainement aussi pour sauver d'une prise les marchandises allemandes qui étaient à bord.

Le navire, avec sa cargaison à bord, resta à Padang d'août 1914 à mai 1916, soit pendant une période d'environ un an et neuf mois. Vers la fin de mai, un arrangement intervint entre W. B. Michaelsen et fils, de Brême, à qui le thé était consigné, et certains négociants hollandais, Goldschmidt et fils,

d'Amsterdam, en vue de l'achat du thé. Cet arrangement fut consacré par un contrat conclu au nom de W. B. Michaelsen et fils, les propriétaires du thé, par un nommé Wyngaard, d'Amsterdam, ainsi qu'il résulte d'une lettre du 22 mai 1916. Après avoir indiqué les marques et poids des marchandises, la lettre de Wyngaard fixe comme suit certains détails de la transaction : « L'ensemble des 922 caisses, au prix de 15 cents par 1/2 kilo », (c'est-à-dire au prix de 3 pence par livre anglaise) — « poids de la facture « d'origine (piculs comptés à 60 kilos 1/2), comptant 1 0/0 » (je suppose que cela veut dire déduction), — « ces lots se trouvent sur le vapeur *Kleist*, du « Norddeutscher Lloyd, qui est mouillé à Padang. Les frais à la date du « 31 mai 1916 — savoir le fret jusqu'à Padang, ainsi que les dépenses dans « le port de refuge et les surestaries jusqu'au même jour — sont réglés en « compte par les vendeurs avec le Norddeutscher Lloyd. Les dépenses « après le 31 mai 1916 sont au compte des acheteurs et comprennent 1/2 0/0 « par mois de la valeur des marchandises pour surestaries dues au Nord- « deutscher Lloyd ». Puis vient cette clause qui est invoquée au bénéfice du réclamant : « Cet achat n'est valable que dans le cas où l'acquéreur « pourra entrer en possession de la marchandise. Si, par suite du « refus du capitaine du steamer *Kleist* ou pour toute autre cause, cette « dernière ne peut être délivrée à présentation des connaissements ou des « bons à délivrer, l'achat sera réputé annulé. Le paiement aura lieu après « que les acheteurs auront pris possesion de la marchandise à Padang, les « acheteurs s'engageant à donner des instructions à leurs correspondants « de Padang pour que ceux-ci câblent aussitôt que la livraison aura été « effectuée. Dès réception du télégramme, les acheteurs règleront le prix « aux vendeurs ». Une firme L. E. Tels et Cie, d'Amsterdam, ayant soit une succursale, soit des agents ou représentants à Padang, apparaît comme ayant ensuite agi pour les acheteurs, Goldschmidt et fils; par lettre du 9 juin, elle donne avis à son représentant de Padang du contrat intervenu entre Michaelsen et fils et Goldschmidt et fils. On lit dans cette lettre : « Sauf empêchement nous vous prions de prendre livraison des 922 caisses « et de les embarquer pour Londres; les connaissements devront être « libellés à l'ordre de Goldschmidt et fils et expédiés à notre adresse ». A ce moment et pour une assez longue période encore, Tels et Cie étaient engagés dans l'affaire en compte joint avec Goldschmidt et fils. Les uns et les autres se flattaient — à juste titre d'ailleurs — que l'opération pouvait être pour tous d'un bon rapport, attendu qu'ils achetaient le thé très bon marché et qu'ils pensaient le vendre à Londres à un prix beaucoup plus élevé. En exécution de leur convention de compte joint, Goldschmidt et fils envoyèrent à Tels et Cie, à la date du 3 novembre 1916, un relevé se balançant par un solde supérieur à 10.000 florins, somme qu'ils adressèrent par chèque. Il paraît qu'à cette date de novembre ou aux environs, Tels et Cie se retirèrent, pour une raison quelconque, de la combinaison, avec l'assentiment de Goldschmidt et fils. J'ignore ce qu'il advint du chèque et ne puis dire s'il fut renvoyé. Aucune information n'a été fournie à la Cour à cet égard et je ne sais quel peut être aujourd'hui l'état de la question en

tant qu'il s'agit des rapports entre Tels et Cie et Goldschmidt et fils. Ce point a été laissé dans l'obscurité, ce qui paraît quelque peu suspect.

Le plan était, si l'on parvenait à faire sortir les marchandises de Padang, de les vendre à Londres : les marchandises étant à cet effet chargées sur un navire hollandais, le *Bawean*, les connaissements devaient être établis sur Londres à l'ordre de Goldschmidt et fils et la vente pour compte de ceux-ci devait être négociée par une firme Batten et Cie. On a fait ressortir ce dernier fait comme une preuve de bonne foi : je ne suis pas très sûr que ce soit là l'expression qui convienne pour caractériser l'affaire. Le navire hollandais ne pouvait guère transporter les marchandises à Hambourg sans qu'elles courussent le risque d'être saisies si elles étaient arrêtées pendant le voyage, car elles conservaient sans aucun doute le caractère ennemi qui était le leur avant le transbordement sur le navire hollandais. Selon toute probabilité, il n'échappa ni à Goldschmidt et fils ni à Michaelsen et fils non plus que, pour éviter une perte totale sur cet important chargement de thé, la seule voie était de trouver une combinaison pour en opérer la vente en pays neutre ou à Londres.

Deux questions se posent : l'une de droit, l'autre de fait.

En fait, quels étaient la signification et le but du plan adopté ? Il n'est pas douteux que le désir de Michaelsen et fils, désir très compréhensible, était de sauver quelque chose du naufrage. Ils détenaient une cargaison de thé de grande valeur qui pouvait devenir inutilisable s'ils la conservaient plus longtemps, qui courait des risques s'ils la transbordaient eux-mêmes. La réexpédition directe sur l'Allemagne était impossible. Aussi s'abouchèrent-ils avec Goldschmidt et fils. Ceux-ci connaissaient parfaitement la situation. Ils savaient que le *Kleist* était un navire du Norddeutscher Lloyd et qu'il avait cherché un refuge dans le port lointain de Padang depuis un an et neuf mois. Ils entrevirent évidemment la possibilité de réaliser personnellement un bénéfice et, à cet effet, — je n'aime pas à employer le mot conspiration mais je ne le crois pas ici trop fort — ils n'hésitèrent pas à entrer dans une petite conspiration avec Michaelsen et fils tant pour permettre à ceux-ci de tirer un certain profit de marchandises qui étaient pratiquement abandonnées que pour s'assurer un gain à eux-mêmes. Ainsi, à mon sens, il y avait des deux côtés intention de paralyser le droit de capture des belligérants et, chez l'une des parties, désir d'assister des propriétaires ennemis. C'est dans ce but qu'intervint l'arrangement qui aboutit, par l'intermédiaire de Tels et Cie, au transbordement des marchandises du navire allemand sur le navire hollandais *Bawean*. Des communications avec les consuls eurent lieu, dont le résultat peut se résumer comme suit : Tels et Cie demandèrent au vice-consul britannique à Padang, puis au consul de Batavia, s'ils consentaient à l'embarquement et agirent ensuite comme si ce consentement avait été effectivement donné. C'est du moins ce qu'en bon anglais veulent dire les documents. Tels et Cie ont représenté aux personnes intéressées qu'il n'y avait pas d'objection, de la part du consul, et cela était, dans un sens, littéralement vrai, mais non dans le sens admis par les parties. La réponse du Consul de Batavia au

vice-consul de Padang ou à son adjoint avait été celle-ci : « Référence à « votre télégramme de ce jour, — thé pour Londres — je ne m'opposerai « pas à l'embarquement puisque le système visé dans ma dépêche du « 29 juillet n'est pas encore en application. » Ce qui signifie : je ne ferai pas de démarche active pour l'empêcher. Et ensuite : « La question de la « régularité de l'embarquement reste à l'entière responsabilité de Tels et Cie ; « vous ne devez pas exprimer d'opinion officielle sur l'affaire ni donner « d'aide officielle sous forme de certificat ou autrement. »

Cela n'autorisait pas le vice-consul à Padang à donner comme l'opinion du consul à Batavia que celui-ci ne s'opposait pas à l'embarquement. Le point de fait était ainsi fixé dans le télégramme : « Je ne me propose pas « d'agir pour empêcher l'opération » ; quant aux instructions données par le consul, elles consistaient en ceci : « Vous ne devez pas exprimer d'opinion officielle ». Dire qu'il ne faisait pas d'opposition eût été exprimer une opinion. C'est dans ces conditions que les marchandises passèrent du *Kleist* sur le *Bawean*.

Et maintenant, quelle est la situation au point de vue du droit ? Il est parfaitement établi par la jurisprudence des Cours de Prises de ce pays — comme aussi de celles d'Amérique et également, je pense, de celles d'Allemagne — que des marchandises, qui étaient propriété ennemie au moment où elles ont été chargées sur un navire, et, à ce titre, sujettes au risque de capture par les belligérants, conservent leur caractère ennemi tant qu'elles ne sont point parvenues à destination : leur transfert en mains neutres ne peut avoir pour effet de mettre obstacle au droit de capture à moins que le cessionnaire n'en ait pris effectivement possession. J'estime qu'au point de vue de l'application de ce principe, les marchandises en litige avaient pour destination Hambourg. Leur transbordement accompagné d'un changement de destination ne pouvait affecter en rien les droits des belligérants. S'il en devait être autrement, le résultat serait que toutes les cargaisons embarquées sur des navires allemands qui se trouvaient en mer au commencement de la guerre, auraient pu, si les circonstances s'y étaient prêtées, être valablement transférées à des neutres et de la sorte échapper, sans exception, à la capture. Ce n'est pas là, je pense, le droit des prises.

La doctrine a été clairement exposée à l'occasion d'affaires dont la première est celle de la *Wrow Margaretha* (1 C. Rob. 336 ; 1 Eng. P. C. 149) et qui s'échelonnent jusqu'à des dates récentes. Je n'ai pas l'intention de les passer toutes en revue ; mais il ne sera peut-être pas inutile de mentionner deux d'entre elles. Dans l'affaire du *Jan Frederik* (5 C. Rob. 128, 132, 140 ; 1 Eng. P. C. 434, 435, 437) la question a été traitée à fond par Sir William Scott qui a posé les principes en termes généraux. Je ne citerai de lui que quelques lignes : « Mais en temps de guerre, ce contrat « est prohibé comme irrégulier, étant fait en fraude des droits des belligé- « rants, non seulement en ce qui concerne la transaction elle-même mais « encore en raison des facilités qu'il introduirait inévitablement d'éluder « ces mêmes droits par suite de l'impossibilité de faire la preuve de la

« vraie nature de l'opération. C'est là une voie qui doit être fermée en temps « de guerre car, bien qu'elle pût être employée par d'honnêtes gens, aux « intentions parfaitement innocentes, beaucoup plus nombreux seraient « ceux qui en useraient pour des desseins condamnables et dans le but de « déjouer les droits des belligérants... Mais si c'est la considération de l'état « de guerre qui conditionne le transfert et détermine la formation d'un « contrat qu'en d'autres circonstances le vendeur ne conclurait pas — « l'acheteur étant, par ailleurs, au courant de la situation, tout en pouvant « être, lui, mû par d'autres motifs concurrents — ...un tel contrat ne peut « être tenu pour valable, pour la même raison qui conduit à condamner « le transfert *in transitu* dans la suite de la guerre. » Et, discutant la question de savoir si le contrat a été conclu *bona fide*, Sir William Scott se prononce ainsi, à la fin de son jugement : « Mais, même en supposant le « contrat de bonne foi, quoique conclu *in transitu* et à l'effet de soustraire « les biens à la capture, il n'en participe pas moins de la nature de ces « contrats que de nombreuses sentences de cette Cour et de la Cour « Suprême ont déclarés nuls et sans valeur; et je décide que ces biens sont « sujets à confiscation. » Le motifs de la solution est que permettre de tels transports de marchandises en transit au moment où la guerre vient d'être déclarée — et la même doctrine s'applique aux cas antérieurs à la déclaration de guerre quand celle-ci est imminente ou encore si la transaction intervient en prévision de la guerre — serait encourager les fraudes au détriment des droits de capture des belligérants. L'on ne peut toujours faire la preuve des intentions humaines. J'ai établi par induction ce qui était l'un des objectifs de Goldschmidt et fils dans le cas présent, mais je ne puis dire que la preuve en soit faite d'une façon absolue. C'est pourquoi, en vue de mettre un terme aux recherches dans cette difficile matière de la détermination des motifs, la loi prononce que les transferts du genre de celui qui nous occupe sont nuls en temps de guerre, sans quoi il serait trop aisé d'éluder les droits des belligérants.

Je ne citerai encore qu'une seule autre espèce, celle du *Carl Walter* [1802] (4 C. Rob. 207). Je m'y réfère parce qu'elle illustre le même principe et montre qu'il n'y a pas lieu de tenir compte du fait que les marchandises ont été transbordées d'un navire sur un autre. Il n'importe pas non plus, à mon sens, qu'après transbordement hors d'un navire ennemi, le capitaine du nouveau navire ait pris possession dans des conditions pouvant fonder des droits et que le pays de destination ait été changé dans l'espoir que les marchandises ne seraient pas saisies avant d'avoir été effectivement reçues ou livrées.

Pour ces deux motifs — motif de fait et motif de droit — j'estime que le transfert au profit de Goldschimdt et fils est nul et que les marchandises ont conservé le caractère ennemi durant le temps qu'elles étaient en mer après transbordement sur le navire hollandais et au moment où elles ont été saisies.

Il y a lieu de s'arrêter sur un dernier point. L'avocat des réclamants a soutenu que ceux-ci étaient en droit d'invoquer que leurs marchandises

étaient protégées par le pavillon hollandais. Dans l'opinion que je me forme de l'affaire, la Déclaration de Paris ne s'applique pas; mais, en tout état de cause, étant donné les circonstances, le pavillon hollandais avait cessé de couvrir les marchandises. C'est à terre, dans le port, qu'elles ont été saisies ; or, conformément à la jurisprudence de cette Cour, en admettant même que le bénéfice de la Déclaration de Paris ait jamais pu leur être étendu — et j'ai dit que ce n'était pas mon avis — il n'en pouvait plus être ainsi au moment où elles ont été saisies dans le port, après avoir été déchargées du navire hollandais.

En conséquence je prononce la confiscation des marchandises ou du prix les représentant.

Du 21 décembre 1917. — Haute Cour de Justice. Division d'Amirauté (en matière de prises). — Sir Samuel Evans, président. — Avocats : le Solicitor du Trésor, pour le Procureur Général; Waltons et Cie, pour les réclamants.

181

Haute Cour de Justice
Division d'Amirauté (en matière de prises), 11 janvier 1918

Réclamant neutre, Intermédiaire d'une maison ennemie; Marchandises, Propriété, Transfert in transitu, Expéditeur ennemi, Acheteur neutre; Expéditeur neutre, Destinataire ennemi; Réclamant neutre, Preuve; Infection hostile, Marchandises innocentes, Confiscation.

Jugé en fait que les réclamants neutres n'étaient que les intermédiaires d'une maison de commerce ennemie.

En cas de guerre existante, une simple cession faite par un ennemi à un neutre au moyen de documents sans prise de possession ne suffit pas à transférer la propriété au regard des capteurs tant que les marchandises restent in transitu.

Des marchandises expédiées par un neutre à un sujet ennemi et qui doivent être à la disposition de celui-ci dès leur arrivée, doivent être traitées comme des marchandises ennemies.

Si un neutre réclame des marchandises qui apparaissent comme appartenant encore à l'ennemi, il doit faire la preuve stricte de son droit de propriété.

Les marchandises innocentes appartenant au propriétaire de marchandises chargées sur le même navire et dont la confiscation a été prononcée sont confiscables.

(Navires suédois *Annie Johnson, Kronprinsessan Margareta* [cargaison])

Sir Samuel Evans, président :

Il s'agit ici des deux dernières réclamations plaidées dans le groupe d'affaires de café connues sous le nom « d'affaires Trinks ». Environ trente-cinq consignations différentes ont déjà été jugées.

Trinks et Cie, de Santos, étaient, dans chacun des cas, les expéditeurs, bien qu'agissant sous des pseudonymes variés. Le nom utilisé par eux pour les deux consignations envisagées aujourd'hui était celui de « Companhia Nacional de Café ». Il n'est pas contesté que les véritables expéditeurs étaient Trinks et Cie. Les consignataires étaient Peterssen et Nilsson, à Gothembourg. Les deux chargements se composaient, l'un et l'autre, de 500 tonnes de café et d'une caisse d'échantillons, embarquées sur les vapeurs suédois *Annie Johnson* et *Kronprinsessan Margareta*.

Cinq cents sacs étaient la quantité habituellement envoyée aux consignataires, conformément à la pratique arrêtée entre les deux branches de la firme Trinks à Hambourg et à Santos. C'est ce qui apparaît d'après une lettre de Trinks et Cie, de Hambourg, à Trinks et Cie, de Santos, en date du 1er novembre 1915. Cette lettre donnait les noms de quelques firmes à qui les consignations pouvaient être adressées et ajoutait les instructions générales suivantes : « Nous croyons devoir vous rappeler les points ci-après « à observer à propos des consignations : envoyer si possible les contrats « en même temps que les consignations; éviter toute référence à notre « firme; aviser des embarquements dans le plus bref délai, afin que nous « puissions couvrir les assurances en temps utile; expédier également les « échantillons aussi tôt que possible. Vous pouvez naturellement envoyer « des consignations aux cinq firmes précitées, à tour de rôle, par chaque « vapeur, mais pas plus de cinq cents sacs à la fois pour chaque firme. » Plusieurs autres firmes ou prête-noms en dehors de ceux désignés dans cette lettre servaient aussi de temps en temps d'intermédiaires dans le même but. Les noms de Peterssen et Nilsson apparaissent dans des câblogrammes interceptés dès le 29 janvier 1915, alors que le service d'interception ne fonctionnait pas encore avec une absolue rigueur ni avec régularité. C'est ainsi qu'on lit dans un câblogramme de Trinks, de Hambourg, à Trinks, de Santos : « Acceptons *Kronprinsessan Victoria*, comptant, un (sic) Peterssen et Nilsson, Otto Gewalt, Göteburg ». Une transaction, — la même ou une autre, — entre Trinks, de Hambourg, et Peterssen et Nilsson, par l'intermédiaire d'O. Gewalt, fait encore l'objet d'une lettre du 11 mars 1915 de Gewalt à Trinks, de Santos. Les réclamants n'ont pas entrepris de fournir d'explications sur ces premières affaires.

J'ai examiné de façon assez complète la position générale des firmes Trinks et de leurs prête-noms, ainsi que le schéma d'ensemble de leurs nombreuses opérations d'envoi de café, dans les jugements que j'ai rendus les 28 août (1), 22 et 23 novembre derniers. J'y ai aussi examiné les points

(1) Voy *suprà*, t. II, p. 357 et s.

qui sont communs aux différents cas, par exemple la comparaison entre les importations de café en Allemagne et en Scandinavie avant et pendant la guerre. J'y ai enfin formulé mes vues sur diverses questions de droit qui avaient été discutées ou qui pouvaient être soulevées à l'occasion des différentes réclamations. Il n'est par suite pas nécessaire de répéter ce qui a été dit alors, quoiqu'il y ait lieu de garder mes conclusions présentes à l'esprit.

Les réclamants ont présenté deux arguments principaux, savoir : *a*) qu'ils étaient une firme neutre ayant acheté loyalement du café pour la consommation suédoise; et *b*) qu'ils avaient acquis la propriété de ce café, sans aucune restriction, avant la capture; qu'en conséquence le café saisi n'était pas passible de confiscation ni contaminé ou rendu confiscable en raison de la présence à bord d'autres marchandises de contrebande selon la théorie de l'infection admise par le droit des prises.

La Couronne a combattu l'une et l'autre de ces deux prétentions.

Les contrats produits dans les deux affaires sont rédigés en termes analogues de sorte que les deux espèces présentent une similitude à peu près complète. Les contrats ont été conclus après des négociations poursuivies « par conversations verbales ou téléphoniques » avec Otto Gewalt, désigné comme l'agent local de la Companhia Nacional de Café, de Santos. Ainsi que le montre l'enquête, la soi-disant agence de Gewalt était un intermédiaire parfaitement suspect. Des notes de Gewalt confirmant les ventes sont au dossier. Les contrats étaient « coût et fret Gothembourg »; les marchandises étaient portées « non assurées, assurance à couvrir par les acheteurs » ; la clause de paiement était la suivante : « Net au comp-
« tant, contre les documents à leur arrivée à Gothembourg, confirmation
« à donner télégraphiquement par une banque de cette ville par l'entremise
« d'une banque de Santos. »

Le caractère général des contrats invoqués étant ainsi indiqué, il convient maintenant de donner de plus amples précisions à leur sujet.

Le premier en date est celui relatif au café de la *Kronprinsessan Margareta*. Il est du 1er février. Celui de l'*Annie Johnson*, du 9 février. Mais comme l'*Annie Johnson* partit avant et que sa cargaison fut saisie la première, je m'occuperai tout d'abord de la réclamation visant les marchandises chargées sur ce navire.

Le délai de livraison prévu au contrat était ainsi fixé : « embarquement sur vapeur *Annie Johnson*, à charger commencement mars ». En fait, les marchandises ne furent pas chargées avant le mois suivant. Le connaissement est daté du 3 avril, la facture, du 4. La lettre de confirmation des des crédits couvrait les marchandises embarquées sur les deux navires. Elle avait été envoyée par la Scandinaviska Bank de Gothembourg, le 14 février, directement aux chargeurs nominaux, — Companhia Nacional de Café, Santos. Les crédits étaient valables sur présentation des traites à vue de cette dernière sur la banque, accompagnées du connaissement et de la facture. Pour chaque crédit, le paiement devait être effectué contre le premier connaissement présenté à la Scandinaviska Bank, les autres devant

être fournis ultérieurement. Les crédits étaient accordés jusqu'au 1er mai 1916, inclusivement. Les dates de chargement — c'est-à-dire : commencement mars et deuxième partie de mars — étaient spécifiées toutes deux dans la lettre de crédit. Les assurances avaient été conclues par Peterssen et Nilsson en février. Les traites et documents furent envoyés non à la Sandinaviska Bank mais — d'après ce qui a été dit — à l'Enskilda Bank de Stockholm, en qualité d'agent des chargeurs ou de leurs banquiers de Santos. Il ne parvinrent à cette dernière que le 16 mai, après la capture qui eut lieu à Stornoway le 12 mai. Ils furent présentés à la Scandinaviska Bank le 18 mai et le paiement intervint, selon les déclarations faites, ce même jour.

Les particularités correspondantes dans le cas de la *Kronprinsessan Margareta* sont les suivantes. Le contrat est du 1er février. Période de livraison : « chargement prévu pour la seconde quinzaine de mars ». En fait, l'embarquement n'eut lieu qu'en mai. Le connaissement est daté du 10 mai, la facture, du 11. Les marchandises furent saisies à Stornoway le 15 juin. Les traites ne furent reçues par la banque des chargeurs que le 29 juin, 15 jours après la capture; il est rapporté que le paiement fut effectué par la Scandinaviska Bank le 3 juillet.

Les preuves fournies en ce qui concerne les opérations relatives à l'établissement des connaissements et des factures ainsi qu'au paiement ne sont nullement satisfaisantes. Sur aucun de ces points essentiels la lumière n'a été faite ni par les chargeurs ni, si l'on fait abstraction des soi-disant certificats des banques suédoises, par les banquiers de Santos, Stockholm ou Gothembourg. Il semblerait qu'il y ait eu deux connaissements originaux, avec un certain nombre de copies, dans chaque cas. Des copies de lettres de la Companhia Nacional de Café à la Scandinaviska Bank, datées respectivement des 4 avril et 11 mai, ont été produites dans lesquelles une mention indique qu'un connaissement des marchandises y était joint. Mais cette production a été faite par le solicitor des réclamants qui a déclaré sous serment, au nom de ceux-ci, que les connaissements n'étaient pas contenus dans ces lettres; les passages indiquant le contraire appartenaient à une formule imprimée qui avait été laissée dans les plis par erreur. La thèse des réclamants est que les documents ont été envoyés à l'Enskilda Bank avec les traites ou lettres de change. Toutefois on ne trouve dans aucun des documents de référence précise visant les connaissements originaux et les factures et spécifiant clairement leur envoi à l'Enskilda Bank, non plus que leur remise à la Scandinaviska Bank. Voir les lettres de l'Enskilda Bank à la banque de Santos des 20 mai et 5 juillet. Nilsson, dans ses déclarations sous serment, s'est borné à affirmer qu'il était « le porteur du connaissement ». Beaucoup plus tard, en septembre 1917, une correspondance fut échangée entre les deux banques suédoises. La Scandinaviska Bank semble avoir demandé des renseignements à l'Enskilda Bank par une lettre du 12 septembre dont le contenu n'a pas été révélé. La réponse, du 14 même mois, qui débute par des indications relatives aux seules lettres de change, porte que la banque en question n'avait reçu que « les remises documentaires susmentionnées » avec les lettres des

5 avril et 12 mai 1916 de la Banque de Santos. Les réclamants ont répété à ce propos et leur solicitor londonien a déposé que l'expression « remises documentaires » signifiait, dans l'usage courant, la traite et tous les documents relatifs au chargement, mais que, dans l'espèce, les documents ne comprenaient que la traite, le connaissement et la facture. Avant d'abandonner ce sujet je crois devoir dire que les « connaissements » (bills of lading) visés par le caissier des réclamants dans le soi-disant certificat du 24 septembre 1917 doivent très probablement être les traites ou lettres de change (bills of exchange). Il n'y a pas de connaissement du 11 mai 1916 quoique la traite soit datée de ce jour. La traite pour le chargement de l'*Annie Johnson* n'a jamais été produite. L'on a dit que la banque n'avait pu la retrouver. Malgré que les résultats de l'enquête ne suffisent pas à écarter tout doute sur ce point, je suis prêt à admettre, en faveur des réclamants, que l'un des connaissements, la facture et la traite, dans chaque cas, sont parvenus à l'Enskilda Bank et ont été présentés à la Scandinaviska Bank et reçus par elle aux environs des 18 mai et 3 juillet 1916. Mais aucune sorte de renseignement n'a été fournie, dans l'une et l'autre espèces, sur ce qu'il est advenu du second connaissement, sur les personnes à qui il a été adressé, ni sur le point de savoir s'il a jamais atteint les réclamants.

En ce qui concerne le paiement des traites, il est établi qu'elles ont été réglées par la Scandinaviska Bank à l'Enskilda Bank et par cette dernière à la Banque de Santos ou à son crédit, environ le 20 mai et le 5 juillet, pour chaque cas respectivement. Mais la preuve du paiement que les réclamants disent avoir fait n'est pas rapportée avec évidence, pas plus que l'origine des fonds avec lesquels ils auraient payé n'est indiquée de façon satisfaisante.

J'ai eu à plusieurs reprises l'occasion de m'expliquer sur la forme des « certificats » fournis, souvent à des dates tardives, par les banques suédoises pour des transactions monétaires. Dans le présent cas comme dans beaucoup d'autres j'aurais aimé voir un extrait dûment certifié des livres de banque contemporains des évènements. Relativement aux comptes des réclamants il a été dit, à ma grande surprise, qu'il n'y avait en Suède rien d'équivalent à un carnet d'enregistrement des opérations de banque, sinon pour les caisses d'épargne. Je me demande comment font les négociants et les clients pour vérifier leurs comptes. Pour le chargement de l'*Annie Johnson*, la somme payée à l'Enskilda Bank a été de 21.990 couronnes. Nilsson a déposé le 23 février 1917 qu'il l'avait réglée par un chèque tiré par lui sur balance créditrice à la Scandinaviska Bank. Il fit appel, pour confirmation, à un soi-disant certificat de la banque, en date du 21 novembre 1916, d'après lequel Peterssen et Nilsson avaient payé celle-ci, le 18 mai, au moyen d'un chèque sur le crédit de leur compte chez elle, se montant à 22.080 couronnes. Plus tard, juste avant l'audience, il a été présenté à l'appui d'une déclaration sous serment du solicitor des réclamants un chèque de Peterssen et Nilsson, pour une somme de 19.500 couronnes, payable à eux-mêmes, avec la mention : « débit en compte courant ». Je ne trouve rien qui corresponde à cela dans aucun des comptes.

A l'égard du paiement pour la cargaison du *Kronprinsessan Margareta*, la déclaration sous serment de Nilsson est légèrement différente. Il a dit simplement avoir effectué le paiement lui-même à la banque le 3 juillet. A la date du 2 juin 1917, la banque a fourni un certificat attestant que Peterssen et Nilsson avaient payé chez elle, le 3 juillet 1916, la somme correspondante contre les documents relatifs à ce chargement. Enfin le caissier des réclamants a délivré, le 24 septembre 1917, un certificat sous serment disant que les deux paiements avaient été faits par chèques, remises d'argent comptant et effets postaux ; et en dernier lieu il a été produit un chèque de 16.000 couronnes, du 3 juillet 1916, tiré par Peterssen et Nilsson sur eux-mêmes, avec ordre de débiter la lettre de crédit.

Ces discordances sur des matières à propos desquelles il ne devrait pas y avoir d'erreurs rendent suspectes les preuves apportées.

L'avocat des réclamants a attaché une grande importance au fait de l'ouverture d'un crédit irrévocable par la lettre du 14 février. Il convient, par suite, d'examiner ce point en détail. En premier lieu, quels que fussent la signification et l'effet de l'ouverture de crédit, on doit noter, d'après l'enquête, que le paiement ne fut effectué par la banque des réclamants entre les mains des banquiers des chargeurs en Europe qu'après la capture et ce dans chaque cas ; le paiement était, d'ailleurs, en accord avec les termes exprès de la lettre. D'autre part, le crédit ne devait être valable que jusqu'au 1er mai inclusivement. Les réclamants ont fait plaider que l'interprétation légale et commerciale de cette disposition devait être en ce sens que, pourvu que le chargement des marchandises à Santos eût été effectué au plus tard le 1er mai, le crédit demeurait irrévocable jusqu'à présentation des connaissements, à quelque époque que celle-ci pût avoir lieu. Leur avocat avait déclaré que des preuves seraient fournies au sujet de l'interprétation et des usages du commerce en pareil cas, mais ces preuves n'ont pas été apportées. Au surplus, même si la lettre de crédit avait l'effet que l'on prétend, le bénéfice n'en pouvait être étendu au chargement de la *Kronprinsessan Margareta*, étant donné que celui-ci ne fut effectué que le 10 mai. Il n'a pas été contesté qu'aucune démarche ne fut faite pour obtenir une prolongation du crédit. Il ne dépendait donc que de la Scandinaviska Bank ou de son client que ce chargement ne fût pas couvert par la lettre de crédit. Si les chargements avaient eu lieu dans le délai spécifié par les contrats et la lettre de crédit, les connaissements ainsi que les marchandises seraient normalement arrivés à Gothembourg sensiblement avant le 1er mai. La traversée de l'*Annie Johnson* à Stornoway prit trente-six jours et celle de la *Kronprinsessan Margareta*, navire à moteur, plus rapide, vingt-huit jours. La durée moyenne des traversées de quatre autres navires transportant les cafés Trinks du Brésil dans les ports écossais, comme Kirkwall, Lerwick et Leith, a été d'environ trente-six jours. Il semble bien que l'époque du chargement de l'*Annie Johnson* et de la *Kronprinsessan Margareta* avait été prévue pour une arrivée à Gothembourg antérieure au 1er mai

et, naturellement, les connaissements auraient pu parvenir plus vite par navires postaux.

Quelques autres faits sont à noter en ce qui concerne les transactions en cause. Bien que les chargements aient subi des retards d'un mois à six semaines, les chargeurs ne fournissent aucune explication ; les prétendus acheteurs et Gewalt n'élevèrent pas de plaintes au sujet du retard et ne s'informèrent aucunement du sort des marchandises. Etait-il donc convenu, tacitement ou d'autre façon, qu'à quelque moment que le café arrivât, il serait toujours acceptable et serait toujours accepté par ceux à qui il était destiné ? En outre, une caisse d'échantillon était jointe à chaque chargement : il n'en a rien été dit dans les négociations ni dans les contrats et les réclamants n'en ont pas parlé davantage au cours de la procédure. A cet égard il y a lieu de renvoyer aux instructions générales données par Trinks, de Hambourg, à Santos, dans la lettre citée ci-dessus, du 1er novembre 1915. Pareillement et en conformité de ces instructions, des caisses d'échantillons furent envoyées avec d'autres chargements faits, après cette date, à l'adresse d'intermédiaires ennemis, dont les consignations ont été saisies et déclarées de bonne prise.

Enfin il convient de se rappeler qu'avant la conclusion des contrats dont il s'agit aujourd'hui toute une série de consignations de café Trinks, — une quinzaine au moins, — adressées à des consignataires connus pour n'être que des prête-noms et des intermédiaires de l'ennemi, tels que Hyllen et Kock, la Transocean Import C°, Groth Hansen, K. A. Schalz, Ed. Laurent, Serlé et autres, avaient été capturées dans les deux précédents mois de décembre et de janvier. Cela indiquait que l'expédition de nouvelles consignations aux mêmes noms n'irait pas sans risques. Quand et comment Peterssen et Nilsson entrèrent en relations d'affaires avec Trinks, c'est ce qui n'a pas été établi.

A l'appui de la prétention que la propriété des marchandises avait passé aux réclamants dès l'embarquement, quatre arguments ont été invoqués : 1° l'assurance prise par les réclamants ; 2° la confirmation des crédits ; 3° l'établissement des connaissements au nom de Peterssen et Nilsson comme consignataires ; 4° l'appropriation résultant du marquage des marchandises lors du chargement.

Le fait a été déjà noté, mais j'éprouve le besoin d'y insister, qu'il s'agit ici de transactions *post bellum*. Il est à peine nécessaire de faire remarquer que les cas du *Miramichi* (1) et du *Parchim* (2) mettaient en jeu des contrats *ante bellum*.

[Sir Samuel Evans, tout en estimant que le droit interne n'est pas applicable en l'espèce, examine l'affaire sous ce point de vue ; il conclut que, selon le droit interne, la propriété des marchandises n'avait pas été transférée aux réclamants avant la capture.] (3).

(1) Voy. *suprà*, t. I, p. 59 et s.
(2) Voy. *suprà*, t. I, p. 394 et s. et t. II, p. 375 et s.
(3) Voir cette partie de la sentence dans *Bristish and Colonial Prize Cases*, t, III, p. 147-150.

Mais il y a un autre aspect de l'affaire et qui est important, le point de vue des droits des belligérants. Dans le jugement que j'ai rendu le 28 août dernier (1) sur quelques-unes des affaires Trinks et Cie, j'ai exposé quelques-uns des principes du droit des prises concernant le transfert de propriété en temps de guerre et j'ai traité le même sujet dans mon jugement de mars dernier sur des réclamations visant une série de chargements de la *Konprinsessan Margareta* (2). Sans répéter ce que j'ai dit, j'indiquerai brièvement quelles conséquences en résultent dans l'application au présent cas. Si Trinks et Cie, de Santos — chargeurs sous le nom de Companhia Nacional de Café — doivent être regardés comme des commerçants ennemis, les marchandises sont à traiter comme marchandises ennemies pendant le transit et les réclamants ne peuvent être réputés propriétaires tant que le transit est en cours et tant qu'ils n'ont pas pris effectivement possession du chargement. Ou bien, si les chargeurs doivent être tenus pour neutres et si les marchandises étaient destinées à l'usage de Trinks et Cie de Hambourg ou devaient être mises à la disposition de ceux-ci dès leur arrivée, ces marchandises doivent être traitées comme biens ennemis, que la propriété légale, conformément au droit national, en soit restée ou non aux mains des chargeurs.

J'ai déjà établi à propos des affaires précédentes, les relations étroites existant entre Trinks et Cie de Hambourg et Trinks et Cie de Santos, cela en me basant exclusivement sur l'enquête et sans que les intéressés, bien entendu, aient fourni aucune indication à cet égard. Les deux firmes ont des intérêts communs, si même elles ne sont pas identiques. Pour moi la maison de Santos n'était qu'une agence d'achat de la maison de Hambourg. L'unique propriétaire, souscripteur de la totalité du capital de la maison ou agence de Santos, était un associé de la firme hambourgeoise. Otto Gewalt, qui a ostensiblement négocié la transaction avec Peterssen et Nilsson, était l'agent de cette dernière. Il fut l'instrument de la création de l'imaginaire « Transocean Import Co » qui fut constituée pour servir de prête-nom à Trinks et Cie de Hambourg. Par le même voyage de l'*Annie Johnson*, vingt-cinq barils de thé chargés par Arning et Cie de Buenos-Ayres furent envoyés par l'intermédiaire de Trinks de Santos à l'adresse de Gewalt « pour être dirigés sur Hambourg » ; en l'en informant, ceux-là écrivaient à celui-ci : « Nous avons avisé notre maison de Hambourg et « vous prions de vouloir bien vous mettre en relation avec elle ». C'est par l'entremise de Trinks de Hambourg ou de Gewalt opérant comme leur agent que Peterssen et Nilsson engagèrent les transactions visées dans les câblogramme et lettre sus-mentionnés des 29 janvier et 11 mars 1915. Il y a lieu aussi de noter que Peterssen et Nilsson disent avoir acheté 500 autres sacs de café, chargés également sur la *Kronprinsessan Margareta*, d'une firme de Rio de Janeiro, sur intervention d'un certain Théodore Sack, intermédiaire bien connu de firmes hambourgeoises, dont le vrai nom

---

(1) Voy. *suprà*, t. II, p. 357 et s.

(2) Voy. *suprà*, t. II, p. 305 et s.

est Christophe Pyk, de Stockholm, sur lequel divers détails ont été donnés dans les affaires du *Pacific*, du *Thai* et aussi dans celle de la *Kronprinsessan Margareta* jugée par la Cour en mars dernier (1). Peterssen et Nilsson n'ont fait aucune révélation au sujet de Trinks et C[ie] de Hambourg, mais ils n'ont pas nié avoir été en relation avec eux. Ils ont de même gardé le silence sur leurs opérations avec la soi-disant « Companhia Nacional de Café » : ils n'ont pas expliqué dans quelles conditions ils avaient acheté les cafés à cette Compagnie et n'ont réfuté aucune des allégations de M. Greenwood dans son affidavit relatif aux prétendus vendeurs. Je ne puis, quant à moi, douter que les réclamants ne sussent que les véritables chargeurs des marchandises étaient Trinks et C[ie] de Santos ; pas plus que je ne puis douter qu'ils ne sussent que Gewalt agissait par l'intermédiaire de la maison de Santos de Trinks pour le compte de Trinks et C[ie] de Hambourg.

La Cour s'en tient à la saine pratique qui veut que, si un doute existe touchant la nationalité de marchandises réclamées par un neutre alors qu'elles apparaissent comme appartenant encore à l'ennemi, le réclamant ait à faire la preuve stricte de son droit de propriété; tout fait de fraude, toute supercherie, tout essai d'induire la Cour en erreur, consistant soit en fausses déclarations, soit en réticences, soit en silences volontaires, réagissent défavorablement sur la réclamation, — cpr. Batten c. Reg. [1857] (11 Moore P. C. 271).

Dans l'espèce, les marchandises étaient, lors du chargement, la propriété ou de la maison Trinks de Santos ou de la maison Trinks de Hambourg. En traitant de cette situation dans les autres cas j'ai dit : « Quand une per-« sonne a des intérêts à la fois dans une maison de commerce ennemie et « dans une maison neutre et que les transactions entre les deux sont aussi « enchevêtrées qu'elles le sont dans les présentes affaires, la Cour n'a pas « à entreprendre de débrouiller l'écheveau. C'est le devoir des réclamants « de le faire : s'ils s'en abstiennent, c'est sur eux qu'en doivent retomber « les conséquences ».

Je considère comme suffisamment prouvé dans l'espèce que la maison de Santos n'était qu'une agence ou une succursale de la maison de Hambourg et que les marchandises, avant leur embarquement, étaient propriété d'une firme ennemie. Il s'ensuit, conformément à la jurisprudence des Cours de Prises, qu'elles demeuraient propriété ennemie en cours de transit et qu'elles étaient propriété ennemie à l'époque de la capture.

Que s'il fallait admettre que la maison de Santos, propriétaire des marchandises, était une entité distincte de la firme hambourgeoise, je déclarerais, en tenant compte de la connexion étroite des deux affaires, de la participation de Peter Trinks dans chacune d'elles et de tous les éléments d'information, que la firme de Santos et Gewalt agissaient de concert et dans l'intérêt de la firme de Hambourg pour les achats et embarquements de café; et j'appliquerais sans hésitation et étendrais même en tant que de

---

(1) Voy. *suprà*, t. II, p. 305 et s.

besoin la règle à laquelle je viens de me reporter, décidant que ce qui a été fait l'a été en fraude des droits des belligérants, que la propriété n'a pu être transférée *in transitu* et qu'elle est, par conséquent, restée aux mains des chargeurs. Ceux-ci n'ont pas élevé de réclamation. En tous cas, les marchandises sont atteintes par la théorie de l'infection en raison de la présence à bord d'autres objets, déclarés de bonne prise, appartenant aux mêmes propriétaires.

Ma conclusion est que les réclamants n'ont pu établir ni que les marchandises étaient leur propriété au temps de la capture, ni que les contrats invoqués étaient sincères et loyaux, ni que leur réclamation était faite de bonne foi. Je me contente de constater que, comme tant d'autres consignataires, ils n'étaient que de simples intermédiaires pour le compte de Hambourg. D'autre part, les véritables propriétaires des marchandises, que ce soit la maison de Santos ou la firme de Hambourg, n'ont pas formulé de réclamation et, au surplus, le délai pour réclamer est depuis longtemps expiré.

En conséquence, non seulement la réclamation est repoussée, mais je condamne les marchandises ou le produit de leur vente comme de bonne prise et j'accorde les frais à la Couronne.

Du 11 janvier 1918. — Haute Cour de Justice. Division d'Amirauté (en matière de prises). — Avocats : Le Solicitor du Trésor, pour le Procureur Général; Botterell et Roche, pour les réclamants.

182

Haute Cour de Justice.
Division d'Amirauté (en matière de prises), 17 janvier 1918

MARCHANDISES ENNEMIES SUR NAVIRE BRITANNIQUE, VENTE A LONDRES, PRISE, CONFISCATION.

Le prix de marchandises ennemies qui, après transport sur navire britannique, ont été déchargées par l'armateur à Londres et vendues par lui est de bonne prise.

(Navire anglais *Glenroy* [cargaison])

Sir Samuel Evans, président :

Il est clair, au point de vue des faits, que ces 2.800 sacs de graines de sésame étaient propriété ennemie. Ils avaient été chargés sur un navire anglais effectuant le trajet de Shanghaï à Anvers et à Rotterdam mais qui, après le commencement de la guerre, fut dirigé vers un port britannique. Ils y furent vendus par les soins des armateurs agissant en conformité de

leurs droits et également à cause de la nature périssable de ces marchandises. Le produit net de la vente s'éleva à 1.829 l. st. 6 s. 2 p. Soit en mer, soit pendant leur séjour dans le port, les marchandises étaient passibles de capture ou de saisie par la Couronne. Rien dans l'enquête ne permet de penser qu'elles aient été transportées plus loin que le port de Londres ; c'est là qu'elles furent vendues. Elles furent ainsi transformées en une somme d'argent qui resta aux mains des armateurs. Le Procureur Général, ayant eu connaissance du fait, s'est mis en instance pour obtenir la saisie du prix, ce qui équivaut à l'exercice du droit de prise. J'estime qu'il y a eu purement et simplement substitution d'une somme d'argent aux marchandises dans le port ; or, de même que ces dernières étaient passibles de saisie et de confiscation, de même le prix qui les représente, rien n'étant intervenu pour en modifier le caractère, peut être aussi frappé de condamnation. En conséquence, j'alloue à la Couronne la somme de 1829 l.st. 6 s. 2 p., produit de la vente de marchandises qui étaient, par elles-mêmes, sujettes à être saisies comme prise.

Du 17 janvier 1918. — Haute Cour de Justice. Division d'Amirauté (en matière de prises). — Président : Sir Samuel Evans. — Avocat : le Solicitor du Trésor, pour le Procureur Général.

183

Comité Judiciaire du Conseil Privé, 22 janvier 1918

ORDRES EN CONSEIL DU 20 AOÛT ET DU 29 OCTOBRE 1914, NAVIRE NEUTRE, CONTREBANDE DE GUERRE, VOYAGE DE RETOUR, CAPTURE.

Conformément aux Ordres en Conseil du 20 août et du 29 octobre 1914, un navire neutre ne peut être capturé à raison d'un transport antérieur de contrebande si ce transport est achevé.

(Navire hollandais *Alwina*)

Appel contre une décision de la Haute Cour de Justice, Division d'Amirauté, rendue le 5 mai 1916 et relaxant l'*Alwina* (1).

Lord Sumner :

En formant le présent appel, la Couronne demande que soit prononcée la confiscation du vapeur *Alwina* pour le motif qu'il était au moment de sa saisie ou avait été précédemment engagé dans un service contraire à la neutralité.

(1) Voy. *suprà*, t. II, p. 130.

Ce navire appartenait à la N. V. Holland Gulf Stoomwart Maatschappij dirigée par M. Jos. de Poorter, sujet de la Reine des Pays-Bas. Il appareilla le 26 octobre 1914 de Newport (Mon.) pour Buenos-Ayres, viâ Ténériffe, avec un chargement de charbon et fit escale à Ténériffe, le 6 novembre, sous prétexte de faire le plein de ses soutes. Il semble que, dès l'abord, quelque chose de suspect ait été remarqué dans ses allures, car, en fait, le charbon de soute lui fut refusé. De façon ou d'autre, l'opinion prit corps que la cargaison transportée était destinée au ravitaillement de l'escadre allemande de l'Atlantique Sud. Le capitaine en vint lui-même à la conclusion que cette supposition était probablement fondée. Il y avait à bord un individu du nom de van Dongen, sur lequel M. Jos. de Poorter s'est exprimé ainsi : « La nationalité dudit van Dongen est réputée être hollandaise ; « mais je ne puis rien affirmer à ce sujet avec quelque certitude ». Sur les papiers de bord, il figure tantôt comme maître d'hôtel, tantôt comme passager, bien que le navire n'eût pas d'installations pour passagers ; tantôt enfin même son nom est omis. M. Jos. de Poorter ne savait rien sur son compte et pense qu'il a dû arranger l'affaire de son embarquement avec le capitaine. A cet égard le capitaine demeure dans une réserve impénétrable. Dès l'arrivée de l'*Alwina* à Ténériffe, van Dongen se rendit immédiatement à bord du vapeur *Cap Ortegal* et s'installa ensuite à terre. Or le *Cap Ortegal* était un croiseur auxiliaire allemand qui se trouvait comme par hasard à Ténériffe quand l'*Alwina* vint y mouiller. Au cours de de son périple, le capitaine Glashouwer, de l'*Alwina*, finit par conclure que van Dongen devait être un subrécargue et le considéra dorénavant comme tel.

D'après les papiers de bord, les affréteurs en time-charter et consignataires désignés au connaissement étaient M. M. A. M. Deffino y Hermanos, de Buenos-Ayres. Le fret avait été payé d'avance jusqu'au 17 janvier 1915. Le prix de la cargaison avait été réglé à M. Jos. de Poorter par MM. Delfino y Hermanos avant le départ de Newport. Telle était la situation pour M. Jos. de Poorter. Cependant, devant l'impossibilité d'obtenir du charbon de soute à Ténériffe, le capitaine Glashouwer et M. Jos. de Poorter semblent avoir pris rapidement leur parti de ne pas pousser l'expédition plus loin. Quoique MM. Delfino y Hermanos eussent payé le fret d'avance et qu'en tant que propriétaires du chargement ils eussent pu ordonner au besoin de prélever sur celui-ci le combustible permettant d'achever la traversée jusqu'à Buenos-Ayres, on ne leur envoya ni lettre ni télégramme en Amérique du Sud. Le capitaine Glashouwer et M. Jos. de Poorter se mirent, l'un sur place, l'autre en Hollande, à la recherche d'acheteurs susceptibles de prendre livraison à Ténériffe. Sur une lettre de van Dongen, le capitaine entra en pourparlers avec un acquéreur espagnol mais, comme celui-ci revendait au *Cap Ortegal*, le marché fut annulé par les autorités espagnoles. M. Jos. de Poorter écrivit alors qu'il avait vendu le charbon à un navire allemand, le *Krefeld*, qui, d'ailleurs, ne pourrait prendre livraison avant la fin de la guerre. Il télégraphia aussi au capitaine Glashouwer qu'il devait vendre le charbon parce que le fret n'avait pas

été payé et que la charte-partie avait été, en conséquence, annulée. C'était inexact : le fret avait été payé. Quant à l'annulation de la charte-partie elle avait eu lieu à la requête verbale de M. Jos. de Poorter. Son directeur eut l'occasion de rencontrer MM. Delfino y Hermanos, de l'Amérique du Sud, quelque part en Europe et arrangea avec eux, verbalement aussi, l'affaire de la vente du charbon à Ténériffe. Le chargement fut en définitive vendu et débarqué, le capitaine assurant l'acquéreur que le charbon était la propriété exclusive de ses armateurs, la firme Jos. de Poorter, et l'*Alwina*, ainsi libérée d'un fardeau embarrassant, reprit la route du retour sur lest, viâ Madère, le 30 décembre. L'escadre de croiseurs allemands avait été détruite, au large des Iles Falkland, le 8 décembre.

En vue de Madère, l'*Alwina* fut visitée par des officiers britanniques et reçut l'ordre de ce rendre à Gibraltar. Peu après on découvrit que plusieurs pages du journal de mer, se rapportant à une partie du séjour à Ténériffe, manquaient. Le capitaine Glashouwer a dit à propos de cet incident : « je constatai la lacération de ces pages le 15 janvier 1915, après avoir quitté Huelva, et je n'ai jamais pu résoudre le mystère de leur disparition » ; et il consigna dans son journal que le « fait avait dû se passer à Gibraltar »; mais cette supposition hardie est démentie par tous les fonctionnaires mêlés à l'affaire. Le Chef de la Surveillance de la Navigation à Gibraltar autorisa l'*Alwina* à se diriger sur Huelva où le navire embarqua une cargaison de minerai de soufre lavé en vrac pour Rotterdam. Une charte-partie et un connaissement relatifs à cette opération ont été produits. En cours de route, le navire dut relâcher à Falmouth, par suite d'avarie de machine; il y fut retenu et finalement saisi, le 23 janvier 1915.

L'opinion de l'éminent Président sur toute l'affaire à été formulée comme suit :

« La vérité, à mon avis, est que le navire, qui était un navire neutre, « transportait de la contrebande, à savoir, du charbon, dans l'intention de « le remettre à des agents ennemis ou à des navires de guerre ennemis « rencontrés en cours du voyage; et qu'il transportait ainsi de la contrebande « avec de faux papiers, avec un subrécargue suspect, avec une fausse « destination et dans des circonstances constituant une fraude à l'égard des « belligérants... Ce qui est clair c'est que De Poorter, l'armateur, fut par lui-« même partie active dans les artifices et stratagèmes trompeurs et fraudu-« leux qui furent adoptés ».

Pour des motifs de droit il relâcha le navire, mais décida que le propriétaire, en raison de sa conduite, devait supporter et payer les frais et dépens afférents à la capture et à la détention ainsi qu'à la procédure de prise.

Ce jugement a donné lieu à deux appels qui ont été dûment introduits, la Couronne réclamant la confiscation, M. Jos. de Poorter ou la Holland Gulf Stoomvart Maatschappij prétendant que les frais et dépens devaient être mis à la charge de la Couronne. Les armateurs ont toutefois retiré leur appel reconventionnel sans entreprendre de le soutenir : nul doute qu'en agissant ainsi ils n'aient été bien inspirés. Leurs Seigneuries pensent

que la conclusion à tirer des faits ne pouvait qu'être défavorable à M. Jos. de Poorter, mais, après avoir soigneusement pesé tous les éléments de l'enquête, elles ne croient pas devoir s'attacher à des considérations dépassant le point de vue adopté par le Président. Le cas est un cas de contrebande.

M. Jos. de Poorter réclame le bénéfice de la Déclaration de Londres telle qu'elle fut modifiée quand elle fut adoptée par les Ordres en Conseil des 20 août et 29 octobre 1914. L'article 38 dispose : « Une saisie ne peut « être pratiquée à raison d'un transport de contrebande antérieurement « effectué et actuellement achevé » — et cet article modifié devient, aux termes du premier Ordre : « un navire neutre qui a réussi à transporter « de la contrebande à l'ennemi avec des papiers faux peut être saisi pour « avoir effectué ce transport, s'il est rencontré avant d'avoir achevé son « voyage de retour » et aux termes du second Ordre : « un navire neutre « muni de papiers indiquant une destination neutre, qui, malgré la desti- « nation indiquée sur ces papiers, se rend dans un port ennemi, sera passi- « ble de capture et de condamnation, s'il est rencontré avant d'avoir « achevé son voyage suivant. »

Dans le cas du *Zamora* (1), Leurs Seigneuries ont eu l'occasion de faire cette remarque :

« De ce que les Ordres en Conseil ne peuvent fixer ou modifier la légis- « lation applicable par la Cour des Prises, il ne s'ensuit pas que cette Cour « n'en tiendra aucun compte. Au contraire, elle s'y conformera dans toutes « les affaires où ces Ordres entraînent un amoindrissement des droits de la « Couronne en faveur de l'ennemi ou du neutre, selon le cas ».

Il ne peut y avoir de doute, d'après l'exposé des motifs des actes dont il s'agit et pour toutes autres raisons, que les dispositions précitées ont été édictées dans un esprit favorable aux neutres et pour définir restrictivement les droits que Sa Majesté entendait exercer comme souverain belligérant dans la présente guerre, aussi longtemps du moins qu'elles n'auraient pas été abrogées. Il est inutile de rechercher si la différence entre ces dispositions et les règles générales du droit international en vigueur avant cette guerre est importante ou minime ou si elle affecte une forme ou une autre. Du moment que le navire neutre en cause ne rentre dans aucun des cas spécifiés, il suffit de dire qu'il « ne peut être saisi » — à savoir au cours de son voyage de Huelva à Rotterdam — « pour avoir transporté de la contrebande antérieurement » — à savoir du charbon dans son autre voyage de Newport (Mon.) à Ténériffe — « si ce transport est achevé », ce qui fut le cas dès que le charbon eut été débarqué. Or il n'a pas réussi à transporter de la contrebande à l'ennemi, il ne s'est jamais rendu dans un port ennemi et il a ainsi la bonne fortune de ne rentrer dans aucun des cas spécifiés et de ne pas tomber sous le coup de la confiscation.

C'est en ce sens que s'est prononcé le Président et Leurs Seigneuries

(1) Voy. *suprà*, t. II, p. 75 et s.

pensent que sa décision est juste. Elles proposent humblement à Sa Majesté de rejeter les deux appels, avec dépens.

Du 22 janvier 1918. — Comité Judiciaire du Conseil Privé. — Lord Parker, Lord Sumner, Lord Parmoor, Lord Wrenbury, Sir Arthur Channell. — Avocats: Le Solicitor du Trésor, pour l'appelant; Tarvy, Sherlock et King, pour les intimés.

184

Comité Judiciaire du Conseil Privé, 1er février 1918

CONTREBANDE DE GUERRE, SOUPÇON DE DESTINATION ENNEMIE, SAISIE, PREUVE ; CONTREBANDE CONDITIONNELLE, FOURRAGES; CONTREBANDE CONDITIONNELLE, DESTINATION, VOYAGE CONTINU, INTENTION DE CELUI QUI A LE CONTRÔLE DE LA DESTINATION, INTERDICTION D'EXPORTATION ; ORDRE EN CONSEIL DU 29 OCTOBRE 1914, CONTREBANDE CONDITIONNELLE, DESTINATION, VOYAGE CONTINU, CONSIGNATAIRE DÉNOMMÉ.

Un belligérant est en droit de saisir des marchandises de contrebande lorsqu'il a des motifs légitimes de soupçonner qu'elles ont une destination ennemie et il incombe au propriétaire neutre de combattre cette suspicion.

Les fourrages sont contrebande de guerre conditionnelle.

Pour déterminer la destination de la contrebande conditionnelle, il faut appliquer la théorie du voyage continu;

Et à cet effet il importe de connaître l'intention de la personne qui a le contrôle de la destination, en l'espèce l'intention du Gouvernement allemand, les réclamants étant aux ordres de celui-ci;

Et l'interdiction d'exportation édictée dans le pays de destination apparente ne suffit pas à faire échec à la théorie du voyage continu lorsqu'il apparaît que cette interdiction pouvait être éludée.

Lorsque l'Ordre en Conseil du 29 octobre 1914 écarte, en matière de contrebande conditionnelle, le système du voyage continu dans le cas où les papiers de bord indiquent le consignataire des marchandises, il faut entendre qu'il s'agit d'un consignataire au profit duquel le chargeur s'est dessaisit du contrôle des marchandises.

(Navire américain *Louisiana*, navire danois *Tomsk*, navire suédois *Nordic*, navire américain *Joseph W. Fordney* [cargaison])

Lord Parker :

Ces quatre appels (1) sont relatifs à des fourrages, formant une partie de la cargaison des vapeurs *Louisiana*, *Tomsk* et *Nordic* et la totalité du char-

---

(1) Contre la décision rendue le 9 juin 1916 par la Haute Cour de Justice, Division d'Amirauté. Voy. *suprà*, t. II, p. 169 et s.

gement du vapeur *Joseph W. Fordney,* qui furent saisis au nom de Sa Majesté, en avril et mai 1915, et condamnés, comme de bonne prise, par le Président. Chacun des appels est relevé contre la décision prononçant la confiscation.

Les fourrages ne sont pas de la contrebande absolue. Ils ne constituent que de la contrebande conditionnelle, c'est-à-dire qu'ils ne peuvent être déclarés de bonne prise que s'ils sont destinés à un Gouvernement ennemi ou aux forces navales ou militaires de l'ennemi. Par ailleurs, pour déterminer cette destination, la théorie de la continuité du voyage doit certainement intervenir et il y a lieu de l'appliquer dans tous les cas où la Couronne n'a pas formellement renoncé à ses droits stricts. Par suite, la première question à examiner, sur chacun des appels, est de savoir si les marchandises en cause étaient destinées à un Gouvernement ennemi ou aux forces navales ou militaires ennemies; la seconde, si, cette destination étant établie, la Couronne n'a pas, comme le soutiennent les appelants, renoncé à son droit de confiscation par l'Ordre en Conseil du 29 octobre 1914 adoptant, pour la durée des présentes hostilités, les dispositions de la Déclaration de Londres avec certaines additions et modifications, cet Ordre, bien qu'ayant été rapporté depuis, étant en vigueur quand les marchandises furent saisies.

Dans l'examen de cas semblables à ceux de l'espèce, il convient de bien avoir dans l'esprit que, selon le droit international, les neutres, au cours d'une guerre, doivent pouvoir commercer aussi librement avec les belligérants qu'avec les autres neutres. Si cependant le trafic porte sur des marchandises constituant, de par leur nature, de la contrebande, il entraîne certains risques, car un Etat belligérant est en droit de saisir ces marchandises en cours de transport, du moment qu'il y a de légitimes motifs de suspicion que, si elles rentrent dans la contrebande absolue, elles sont destinées à un pays ennemi, ou, si elles sont contrebande conditionnelle, qu'elles sont destinées à un Gouvernement ennemi ou aux forces navales ou militaires ennemies. Les marchandises saisies doivent naturellement être déférées au jugement de la Cour des Prises. Mais, devant la Cour, le commerçant neutre n'apparaît point dans la position d'une personne sur qui pèse une inculpation criminelle et qui est présumée innocente tant que la preuve de sa faute n'a pas été faite avec une certitude suffisante; il lui incombe de montrer qu'il n'y a pas de motifs de légitime suspicion contre lui ou de combattre cette suspicion si, de fait, elle existe. L'Etat capteur est nécessairement dans l'impuissance de démêler les relations entre le commerçant neutre et ses correspondants en pays ennemi ou neutre, mais le commerçant neutre est ou doit être en mesure d'éclaircir les points douteux. Si ses marchandises n'ont pas une destination les rendant passibles de condamnation par la Cour des Prises, il est de son intérêt de divulguer tous les détails de la transaction; dans le cas contraire seulement, il peut être avantageux pour lui de ne pas tout dire ou de ne pas tout expliquer. Mais s'il dissimule des points qu'il serait important pour la Cour de connaître, ou s'il néglige de fournir des explications qu'il peut ou doit posséder, ou encore

s'il produit des preuves peu convaincantes ou contradictoires dans des matières dont il est sûr qu'il est parfaitement informé, il ne peut se plaindre que la Cour conclue de ces faits contre lui et condamne les marchandises en litige.

Dans chacun de ces appels, Leurs Seigneuries constatent que l'examen du dossier ne donne pas l'impression qu'on se trouve en présence d'un exposé simple, confirmé par les documents à l'appui, ainsi que ce devrait être le cas s'il s'agissait de transactions franches et ouvertes entre neutres d'Amérique et neutres de Suède ou du Danemark. La position de presque toutes les personnes est entourée d'un nuage de mystère. Les preuves fournies sont insuffisantes sur plusieurs points et, sur d'autres, contradictoires ou fallacieuses, et les divers réclamants ont cru devoir s'abstenir de toute explication à propos d'un certain nombre de circonstances qui en avaient le plus impérieusement besoin.

Les deux cas des parties de cargaison du *Louisiana* et du *Tomsk*, peuvent être discutés conjointement. Leurs Seigneuries relèvent les points ci-après :

1. — La position de Klinger dans le cas du *Louisiana* et celle de Fritsch dans le cas du *Tomsk* ne sont rien moins que claires. Au dire du directeur des appelants, M. Harry B. Smith, ceux-ci furent désignés comme consignataires dans les connaissements sur l'initiative des appelants eux-mêmes et dans la pensée que les Compagnies d'assurances exigeaient la désignation d'un consignataire résidant dans le pays du port de déchargement. Les appelants donnèrent certainement à Christensen et Schrei la garantie que Klingener et Fritsch endosseraient les connaissements et agiraient de façon générale conformément à leurs instructions. Par ailleurs, Klingener et Fritsch disent que ce furent Christensen et Schrei qui leur demandèrent d'accepter les consignations respectives ; mais cette déclaration n'est pas confirmée par Christensen et Schrei. Il n'est pas indiqué que les appelants aient fait antérieurement d'autres opérations, soit avec Klingener, soit avec Fritsch, ni comment ils connurent l'existence de l'un et de l'autre. Toutefois, il est absolument certain que ni Klingener ni Fritsch n'avaient un intérêt effectif dans la transaction et qu'ils n'avaient d'autre obligation que d'endosser et de manipuler les connaissements selon les instructions à eux transmises par Christensen et Schrei ou par les appelants ou encore, ce qui est possible, par une personne dissimulée derrière les appelants.

2. — Il apparaît que Christensen et Schrei ont réclamé originairement la propriété des marchandises. Dans le cas du *Louisiana*, cette réclamation a été d'abord formulée en leur nom par le Ministre de Danemark dans une lettre adressée le 25 avril 1915 à Sir Edward Grey. Dans une déclaration remise le 15 juillet 1915 au Ministère danois du Commerce, ils parlent des marchandises comme ayant été « acquises et consignées à » leur nom. La signification de ce membre de phrase est obscure. Le sens paraît être, à première vue, sans être exprimé en autant de mots, qu'ils étaient les acheteurs des marchandises ; mais cela ne concorde pas avec la correspondance annexée à la déclaration. Le mystère subsiste sur l'opération d'achat à

laquelle ils font allusion. Dans une déposition ultérieure ils diront, en effet, qu'il n'y eut pas d'achat, les marchandises étant restées constamment la propriété des appelants. Leur revendication de propriété était ainsi abandonnée.

3. — Il y a lieu d'admettre en dernière analyse que Christensen et Schrei étaient les agents des appelants pour la vente des marchandises en cause sur le marché scandinave ; mais il ne semble pas qu'il y ait eu un contrat exprès de mandat ni d'arrangement au sujet de la rémunération des agents. En fait, les transactions envisagées furent les premières entre les appelants et Christensen et Schrei, l'adresse de ceux-ci ayant été donnée à ceux-là par une firme de New-York dont on n'a pas fait connaître le nom. En admettant que Christensen et Schrei aient été agents pour la vente, leur rôle semblerait avoir été réduit aux proportions d'un simple mandat révocable au gré des appelants ou, peut-être, d'une personne se dissimulant sous leur couvert. En cas de révocation, Christensen et Schrei auraient eu à se conformer, touchant les connaissements ou les marchandises qu'ils représentaient, aux instructions qui leur auraient été données par la personne habilitée pour révoquer le mandat.

4. — Bien que les appelants réclament en tant que propriétaires, il est remarquable que, dans sa déposition, M. Harry B. Smith ne se risque jamais à dire que sa Compagnie ait eu, à une époque quelconque, la propriété des marchandises. Les connaissements semblent, après endossement par Klingener et Fritsch, lui avoir été envoyés par Christensen et Schrei et il déclare que sa Compagnie est détentrice ou propriétaire des connaissements avec le droit d'entrer immédiatement en possession des marchandises. Mais la « propriété » d'un connaissement, dans le sens qu'on en est détenteur avec le droit de prendre possession des objets correspondants — ce que paraît bien vouloir dire la déposition —, n'implique pas toujours la propriété des marchandises mentionnées au document et la déposition est parfaitement conciliable avec l'hypothèse selon laquelle la propriété aurait appartenu à une tierce partie dont les instructions auraient guidé l'action des appelants dans toute l'affaire. Il y a lieu aussi d'observer que M. Harry B. Smith ne précise pas qui a transmis les connaissements à Christensen et Schrei. Il se borne à déclarer que ces pièces furent dûment transmises. Le soin est laissé à Christensen et Schrei de déposer au sujet de la propriété des appelants sur les marchandises, encore qu'ils n'eussent peut-être aucune notion la concernant et comme si les connaissements leur avaient été transmis par les appelants. Dans le cas du *Louisiana* ils produisirent une lettre des appelants à laquelle étaient joints les connaissements. Il n'en fut pas de même pour le *Tomsk*. Dans ce dernier cas, on a des raisons de supposer que les connaissements furent transmis par la firme K. et E. Neumond, de New-York, qui semble avoir participé à l'embarquement des marchandises, bien qu'on ne voie pas à quel titre. Cette firme reçut des agents du navire les connaissements du *Tomsk* et, comme ces documents ne mentionnaient pas que quelques sacs avaient été déchirés et réparés, elle donna sa garantie sur ce point. La participation

de K. et E. Neumond dans l'affaire est complètement inexpliquée. Christensen et Schrei prétendent avoir été leurs agents pour la vente en Europe. Cela donnerait à penser que ce sont K. et E. Neumond et non les appelants qui avaient en réalité le contrôle de l'opération en Amérique. Si, comme l'ont déclaré à l'origine Christensen et Schrei, les marchandises ont bien fait l'objet d'une acquisition, il se peut que ce soit cette firme qui ait été l'acquéreur, soit pour son propre compte, soit comme agent de quelque autre personne.

5. — L'existence d'un tiers agissant sous le couvert des appelants résulte clairement de deux radiogrammes des 1er et 9 avril 1915, adressés par la Guaranty Trust Co, de New-York, à la Discontogesellschaft, à Berlin. Par le premier, la Guaranty Trust Co informe son correspondant de Berlin que le chargement sur le *Louisiana* est en voie d'exécution au compte d'Albert. Par le second, elle l'informe de même du chargement sur le *Tomsk* au compte d'Albert, à l'adresse de Christensen et Schrei.

6. — M. Greenwood, dans son exposé au nom de la Couronne, établit certains faits qui conduisent inévitablement à la conclusion que l'Albert mentionné dans ces messages était Heinrich Albert, agent bien connu du Gouvernement allemand aux Etats-Unis, qui paraît avoir opéré par l'intermédiaire de K. et E. Neumond à qui il avait été recommandé par Christensen et Schrei et avoir reçu des fonds de la Discontogesellschaft de Berlin par le canal de la Guaranty Trust Co de New-York. Les appelants, qui ont dû être parfaitement au courant de la participation dans l'affaire d'Heinrich Albert, de K. et E. Neumond, de la Discontogesellschaft et de la Guaranty Trust Co, ont préféré ne donner aucune explication sur cette participation et laisser l'exposé de M. Greenwood sans réponse.

En raison des circonstances qui viennent d'être rappelées, la seule conclusion possible est que les opérations d'embarquement sur le *Louisiana* et le *Tomsk* ont été accomplies pour le compte du Gouvernement allemand par ses agents d'Amérique et que les détails en ont été réglés de façon à dissimuler ce fait.

Pour déterminer, en vue de l'application de la théorie de la continuité du voyage, la destination finale de marchandises qui sont, de par leur nature, contrebande conditionnelle, c'est l'intention de la personne qui a le contrôle de cette destination qu'il importe de connaître. Si Klingener et Fritsch avaient eu vraiment un intérêt dans l'affaire, leur intention eût dû entrer en ligne de compte. Si Christensen et Schrei avaient été les acquéreurs des marchandises ou même s'ils étaient entrés en possession des connaissements dans des conditions leur donnant le droit de disposer de la cargaison nonobstant tous ordres contraires des appelants ou d'un mandant de ceux-ci, l'intention de Christensen et Schrei eût été à retenir. Si les appelants avaient opéré sur des marchandises à eux et pour leur propre compte, leur intention pourrait être le facteur déterminant. Mais si, comme Leurs Seigneuries en sont persuadées, les appelants ont agi sur les ordres d'un agent du Gouvernement allemand, c'est l'intention de ce Gouvernement qui est à considérer. Il serait ridicule de supposer que le

Gouvernement allemand se livrait à des spéculations sur les fourrages pour le marché scandinave. Les besoins en fourrages pour les nécessités de la guerre étaient considérables en Allemagne et l'on ne peut hésiter à conclure que les marchandises en cause étaient destinées à ce pays et devaient être utilisées à des fins guerrières. Il est vrai, sans doute, que les lois nationales du Danemark aussi bien que de la Suède interdisent l'exportation des fourrages, mais il n'est pas sûr que l'interdiction s'applique au transbordement en ports danois ou suédois ou que des licences d'exportation ne soient pas facilement accordées par les autorités des deux pays en tant du moins que les quantités visées ne sont pas indispensables pour la consommation locale. L'expérience de la Cour des Prises pendant cette guerre lui a rendu clair que les lois auxquelles on vient de faire allusion, bien que sévères, peuvent être éludées.

Leurs Seigneuries concluent que le Président a eu entièrement raison de décider que les chargements des vapeurs *Louisiana* et *Tomsk* étaient à destination du Gouvernement allemand.

[Examen des faits conduisant aussi à confirmer la décision de première instance pour les chargements du *Nordic* et du *Joseph W. Fordney*].

Le point qu'il reste à trancher est celui de savoir si la Couronne a ou n'a pas, par l'Ordre en Conseil du 29 octobre 1914, perdu le droit de confisquer les marchandises qui font l'objet des présents appels.

La Déclaration de Londres était un arrangement provisoire consacrant certaines modifications assez radicales en droit international. Elle abroge entièrement, en effet, par son article 35, la théorie de la continuité du voyage dans le cas de contrebande conditionnelle. Le Parlement refusa de consentir à sa ratification et elle ne devint jamais obligatoire pour ce pays. Elle fut toutefois mise en vigueur par Sa Majesté, par un Ordre en Conseil du 20 août 1914, pour la durée de la présente guerre, sous réserve de quelques additions et modifications. L'une de ces modifications prévoit que, nonobstant l'article 35, la contrebande conditionnelle, s'il est prouvé qu'elle était destinée aux forces armées ou au Gouvernement de l'Etat ennemi, sera sujette à confiscation quel que soit le port de destination du navire ou le port où la cargaison devait être déchargée. Cette disposition neutralisait l'effet de l'article 35 et la théorie de la continuité du voyage restait ainsi, comme devant, applicable à la contrebande conditionnelle.

L'application de la théorie de la continuité du voyage à la contrebande conditionnelle passe pour avoir donné lieu, dans les tout premiers mois de la guerre, à certaines représentations diplomatiques de la part des Etats-Unis. On dit que ce sont ces représentations qui ont entraîné le retrait de l'Ordre du 20 août 1914 et son remplacement par l'Ordre en Conseil du 29 octobre suivant. Par ce dernier Ordre la Déclaration de Londres était à nouveau adoptée par Sa Majesté pour la durée de la guerre, sauf additions et modifications. La modification qui nous importe prévoyait désormais que, nonobstant l'article 35 de la Déclaration, la contrebande conditionnelle était sujette à capture à bord d'un navire à destination d'un port neutre, — premièrement, si les marchandises étaient consignées « à ordre »,

secondement, si les papiers de bord n'indiquaient pas « le consignataire des marchandises », troisièmement s'ils indiquaient « un consignataire des marchandises » dans un pays ennemi ou occupé par l'ennemi. L'effet de l'Ordre est donc d'écarter la théorie de la continuité du voyage, sauf dans les cas expressément visés par la modification. Les appelants prétendent que, dans chacun des présents appels, les marchandises ne rentrent dans aucun des cas définis. Elles n'étaient pas consignées « à ordre ». Les connaissements compris dans les papiers de bord indiquaient quels étaient les consignataires des marchandises et ni ces connaissements, ni les autres papiers n'indiquaient de consignataires des marchandises en pays appartenant à l'ennemi ou occupé par lui.

Leurs Seigneuries estiment que cette prétention est insoutenable. Elle revient à dire que les mots : « Si les papiers de bord n'indiquent pas le « consignataire des marchandises » signifient : « si les papiers de bord n'indiquent pas un consignataire des marchandises ». Mais dans cette interprétation il n'y a plus de différence entre le premier et le second cas, car un connaissement qui n'indique pas un consignataire est, en fait, au point de vue considéré, un connaissement à ordre. De plus, la seule raison, du maintien de la théorie de la continuité du voyage dans le cas des consignations à ordre est évidemment que le chargeur retient alors le contrôle des marchandises et qu'il en peut modifier la destination selon ce que son intérêt peut lui dicter ou ce que les circonstances peuvent comporter. Ce contrôle peut être également retenu par le chargeur, même en consignant à personne dénommée, pourvu que le consignataire soit astreint à endosser le connaissement selon les ordres du chargeur ou à en faire l'usage que celui-ci lui prescrira. Il serait inutile de maintenir la théorie de la continuité du voyage dans le cas des consignations à ordre si le chargeur pouvait en détourner l'application en consignant à un commis de ses bureaux et en donnant procuration à ce commis d'endosser le connaissement; il conserverait de la sorte le contrôle des marchandises aussi complètement que si la consignation avait été à ordre. Il est impossible, aux yeux de Leurs Seigneuries, de traduire l'Ordre comme un avis discret donné aux neutres que, pourvu qu'ils fassent leurs consignations à des personnes dénommées ne résidant pas dans un territoire de l'ennemi ou occupé par lui, il peuvent, dans le cas de contrebande conditionnelle, ne pas se préoccuper de la théorie de la continuité du voyage. Si l'Ordre devait être traduit de la sorte, la modification de l'article 35 serait absolument vaine et la contrebande conditionnelle pourrait être fournie aux Gouvernements ennemis aussi librement que si l'article 35 avait été adopté sans subir aucune modification. Dans l'opinion de Leurs Seigneuries, les mots : « le consignataire des marchandises » veulent dire : une personne autre que le chargeur, et entre les mains de qui le chargeur se dessaisit effectivement du contrôle des marchandises. L'on objectera qu'une telle interprétation va à l'encontre du but poursuivi qui a dû être d'introduire une concession au profit des commerçants neutres. Mais, même interprété comme Leurs Seigneuries estiment qu'il doit l'être,

l'Ordre comporte une concession considérable. Il permet aux commerçants neutres, sans s'exposer à la confiscation de leurs marchandises, de les consigner pour déchargement dans un port d'un autre pays neutre à l'ordre des acheteurs ou de toutes autres personnes à qui le contrôle en peut être transféré selon le cours normal des affaires. Ils ne sont pas tenus de savoir ce que les acheteurs ou tous autres ont l'intention de faire des marchandises après en avoir pris livraison. L'intention chez ces derniers de revendre aux Gouvernements ennemis ne saurait rendre les marchandises sujettes à confiscation. La concession n'est pas de minime importance.

Dans aucun des présents appels les consignataires dénommés n'avaient le contrôle effectif des marchandises à eux consignées. Dans chaque cas le consignataire dénommé était le simple agent de quelqu'un d'autre, astreint à agir selon ce que celui-ci, quel qu'il fût, devait lui prescrire. Pour ces raisons, Leurs Seigneuries estiment que le consignataire dénommé n'était pas « le consignataire des marchandises » dans le sens de l'Ordre en Conseil.

Leurs Seigneuries estiment en conséquence que chacun des appels doit être rejeté, avec dépens, les frais de la pétition en vue d'un supplément d'enquête dans le cas du *Louisiana* étant joints aux frais d'appel. Leurs Seigneuries proposent humblement à Sa Majesté de statuer en conformité de cet avis.

Du 1er février 1918. — Comité judiciaire du Conseil Privé. — Lord Parker, Lord Summer, Lord Wrenbury, Sir Arthur Channel. — Avocats : Botterell et Roche, et Thomas Cooper Co, pour les appelants ; le Solicitor du Trésor, pour l'intimé.

185

Comité judiciaire du Conseil Privé, 4 février 1918

NAVIRE ENNEMI SE TROUVANT DANS UN PORT AU DÉBUT DES HOSTILITÉS, REFUGE, SÉQUESTRE, SENTENCE PROVISOIRE, CONVENTION VI DE LA HAYE DE 1907.

Un navire ennemi s'étant trouvé dans un port britannique au début des hostilités entre la Grande-Bretagne et l'Allemagne, après y être venu chercher un refuge à raison de l'ouverture de la guerre entre la France et l'Allemagne, il y a lieu d'en prononcer le séquestre jusqu'à nouvel ordre, en réservant ainsi jusqu'à la fin de la guerre la question de savoir si ce navire peut bénéficier de la Convention VI de La Haye de 1907.

(Navire allemand *Prinz Adalbert*)

Appel contre la décision de la Haute Cour de Justice, Division d'Amirauté, du

23 mars 1916 (1), prononçant la confiscation du navire allemand *Prinz Adalbert*. Ce navire, à l'ouverture de la guerre entre la France et l'Allemagne, s'était réfugié à Falmouth pour échapper aux croiseurs français. Invité à quitter ce port, il y était resté et, après l'ouverture de la guerre entre la Grande-Bretagne et l'Allemagne, il y avait été capturé. Sir Samuel Evans avait estimé que ce navire ne pouvait bénéficier de la Convention VI de La Haye de 1907.

Lord Parker :

Dans l'opinion de Leurs Seigneuries, la portée à attribuer au préambule de la Convention de La Haye quant à l'application des articles 1 et 2 de cet acte est un point qui soulève des doutes considérables. C'est pourquoi, conformément au précédent du *Gutenfels* (2) — décision rendue postérieurement à celle dont il est fait appel —, Leurs Seigneuries sont d'avis de ne pas statuer sur le cas pour l'instant. A leur avis, la décision convenable serait celle qui est connue sous le nom de décision du *Chile* (3). Une telle décision aura pour effet de réserver tous droits intacts pour qu'il soit statué quand la guerre sera terminée et que la façon de voir du Gouvernement allemand en ce qui touche l'exacte interprétation de la Convention sera connue.

Comme la solution que proposent Leurs Seigneuries est celle que les appelants demandent et que, pour l'obtenir, ils ont dû venir ici, Leurs Seigneuries estiment que la Couronne devrait payer les dépens.

Leurs Seigneuries soumettent humblement à Sa Majesté semblable avis.

Appel admis (4).

Du 4 février 1918. — Comité judiciaire du Conseil Privé. — Lord Parker, Lord Sumner, Lord Parmoor, Lord Wrenbury, Sir Arthur Channell. — Avocats : Stokes et Stokes, pour les appelants; le Solicitor du Trésor, pour l'intimé.

186

Haute Cour de Justice
Division d'Amirauté (en matière de prises), 19 février 1918

MATIÈRES PREMIÈRES IMPORTÉES EN PAYS NEUTRE, PRODUIT FABRIQUÉ, CONTREBANDE CONDITIONNELLE, RAVITAILLEMENT DE L'ENNEMI, VOYAGE CONTINU, MARGARINE, BEURRE, PRODUIT DE SUBSTITUTION.

Des matières premières importées par un neutre pour fabriquer de la mar-

---

(1) Voy. *suprà*, t. II, p. 44.
(2) Voy. *suprà*, t. II, p. 68.
(3) Voy. *suprà* t. I, p. 1.
(4) Cette décision a été étendue au cas du *Kronprinzessin Cecilie* où les faits étaient les mêmes.

garine (contrebande conditionnelle) avec l'intention de faire servir celle-ci au ravitaillement de l'ennemi seraient confiscables par application de la théorie du voyage continu ;

Et il en serait de même au cas où, dans le pays neutre, les fabricants de margarine ont agi de concert avec les fabricants ou vendeurs de beurre en vue de régler la fabrication de la margarine de façon à permettre l'expédition du beurre à l'ennemi ;

Mais il ne suffit pas, pour que des matières premières destinées à un pays neutre soient confiscables, que la consommation du produit à en tirer (margarine) ait pour conséquence de rendre disponible dans un pays neutre un produit similaire (beurre) qui dès lors pourra être exporté chez l'ennemi.

(Navire norvégien *Bonna* [cargaison])

Sir Samuel Evans, président :

La présente réclamation porte sur 416 tonnes d'huile de noix de coco chargées sur le vapeur norvégien *Bonna* et saisies le 27 août 1916.

Le réclamant est une Société suédoise de fabrication et de vente de margarine, établie à Kalmar. Son existence est antérieure à la guerre, mais, depuis celle-ci, ses affaires se sont considérablement développées.

L'huile de noix de coco a été déclarée contrebande conditionnelle par un Ordre en Conseil du 14 octobre 1915.

La thèse des réclamants est que l'huile était leur propriété, qu'ils l'avaient achetée pour la faire servir à la fabrication de la margarine dans leur propre usine en vue de la vente et de la consommation en Suède et que, par suite, elle ne pouvait être saisie comme prise et confisquée.

La Couronne soutient, en sens contraire, que les réclamants n'ont pas, ainsi que les circonstances leur en imposent la charge, fourni la preuve de la destination neutre de l'huile et qu'au surplus celle-ci est passible de saisie pour l'un ou l'autre des deux motifs ci-après, savoir : ou bien que la margarine, en vue de la fabrication de laquelle elle avait été acquise, devait, en raison des faits, être réputée destinée à l'ennemi ; ou bien que cette margarine, une fois fabriquée, devait, au su des réclamants, être consommée en Suède à la place de beurre indigène, dont l'exportation aurait été ainsi rendue possible sur l'Allemagne.

Sur l'ensemble des 416 tonnes, 111 avaient été chargées à Batavia et Sourabaya (Indes Néerlandaises) sur consignation de Slot et Cie à Pellerin, Fils et Cie, à Christiania, et 305 à Sourabaya, sur consignation de Burns et de Philips et Cie, à Anders Mellgren, à Gothembourg.

Ces consignations étaient effectivement destinées à la Compagnie réclamante qui avait acheté le premier lot par l'intermédiaire de A. B. Nielsen et Cie, de Christiania, et le second par l'entremise de Ole Boe, de la même ville. Les contrats d'achat étaient f. o. b.

Il a été expliqué que c'était par suite d'une erreur des chargeurs que les noms des consignataires désignés ci-dessus en premier lieu, Pellerin, Fils et Cie, avaient été portés sur un certain nombre de connaissements. L'erreur

ne fut découverte qu'après le départ du navire. Les chargeurs câblèrent, en cours de traversée, au capitaine pour lui demander de rectifier le manifeste en y faisant figurer le nom d'Anders Mellgren comme consignataire. Le capitaine ne se conforma pas à cet avis mais il épingla le câblogramme au manifeste. En résulte-t-il qu'il entendait ou non faire subir la rectification aux connaissements ? Le point reste douteux. Anders Mellgren était l'agent consulaire français à Gothembourg. Il n'avait aucun contrôle sur les marchandises, ni intérêt dans celles-ci. Il consentait à fournir son nom comme consignataire pour une faible commission. Le but poursuivi était, selon l'explication imaginée par les réclamants, de faciliter l'introduction des marchandises en Suède en donnant éventuellement aux croiseurs britanniques ou à tous autres bâtiments visiteurs une garantie de la destination neutre du chargement et d'éviter de la sorte le déroutement du navire et de sa cargaison sur un port anglais pour visite et examen. Les causes qui amenèrent la soi-disant erreur commise en insérant les noms de Pellerin, Fils et C[ie] dans certains connaissements n'ont pas été indiquées avec toute la clarté qui eût été désirable. Quoi qu'il en soit, cette insertion eut lieu et, quel qu'ait pu être, par ailleurs, le motif de la consignation des marchandises à Mellgren, il reste que les papiers de bord ne faisaient pas mention en réalité des consignataires à qui les chargements étaient vraiment destinés. Ce fait imposait évidemment aux réclamants la charge de faire la preuve que les marchandises n'avaient pas une destination ennemie.

D'autres questions pourraient encore être posées au sujet des documents, qui mériteraient explications. Mais je m'abstiendrai de les examiner, ne jugeant pas que cela soit nécessaire au point de vue de la décision à rendre sur la réclamation tendant à la relaxe des marchandises. En ce qui concerne la propriété de ces dernières et leur destination, tenant compte de toutes les circonstances (dont il n'y a pas lieu de donner le détail), je suis parvenu à la conclusion que l'huile était la propriété des réclamants, que ceux-ci l'avaient achetée dans l'intention de l'employer dans leur propre usine pour la fabrication de la margarine et que cette margarine était destinée à la consommation en Suède.

Laissant de côté ces points de fait, l'avocat de la Couronne a basé son argumentation sur des considérations plus larges. Il a versé à l'enquête des statistiques qui montrent le parallélisme entre, d'une part, l'augmentation des importations en Suède de matières premières pour la fabrication de la margarine ainsi que de la production et de la vente de celle-ci et, d'autre part, l'augmentation des exportations de beurre de Suède en Allemagne. Ces statistiques sont intéressantes. Elles prouvent sans conteste que plus il était fabriqué de margarine pour les Suédois et plus ceux-ci fournissaient du beurre aux Allemands et, inversement, que, lorsqu'en raison de l'activité navale de la Grande-Bretagne les importations de margarine commencèrent à diminuer, le beurre suédois tendit à rester dans le pays pour la consommation locale et finalement cessa d'être expédié à l'ennemi.

C'est en se fondant sur ces faits que l'avocat de la Couronne a formulé sa

thèse juridique. Cette thèse peut, semble-t-il, être plus utilement exprimée si on la traduit en termes pratiques se référant aux faits de la cause que si on l'énonce en langage abstrait. Ainsi traduite elle peut être présentée comme suit : « La margarine et le beurre sont des aliments de même classe, « chacun d'eux étant susceptible d'être employé en substitution de l'autre « ou même comme son équivalent. La production de margarine en Suède, « à laquelle participaient, entre autres, les réclamants, était conduite dans « des conditions telles qu'au su des fabricants elle avait pour résultat de « permettre l'expédition du beurre national en Allemagne où il passait « sous le contrôle du gouvernement. Il y avait, pour ainsi parler, un réser- « voir de corps gras alimentaires, beurre et margarine : une partie du « contenu — le beurre — étant exportée pour être consommée en Alle- « magne, l'autre partie, la margarine, était importée pour le remplacer dans « la consommation en Suède. Si la première partie pouvait être saisie « comme contrebande conditionnelle, la seconde devait l'être également « et cela, non seulement sous la forme du produit complètement manufac- « turé mais encore sous la forme des matières premières utilisées pour sa « fabrication ». Aucun précédent n'a été cité, ni ne pouvait l'être, à l'appui de cette thèse; néanmoins celle-ci est présentée comme découlant logiquement des principes reconnus en droit international.

Avant de prononcer la décision de la Cour, je crois devoir dire que, s'il était établi que des matières premières avaient été importées par un neutre pour fabriquer de la margarine avec l'intention de faire servir ensuite le produit manufacturé au ravitaillement de l'ennemi, je serais disposé à juger que la théorie de la continuité du voyage s'applique et qu'elle rend les matières premières en question passibles de confiscation comme contrebande conditionnelle ayant une destination ennemie. J'irais même plus loin et j'estimerais que, s'il était prouvé que, dans un pays neutre, des particuliers, fabricants de margarine, ont agi de concert avec d'autres particuliers, producteurs ou vendeurs de beurre, et que le but de la combinaison était de régler la fabrication de la margarine de façon à permettre l'expédition du beurre à l'ennemi, j'estimerais encore que la théorie susvisée serait applicable et devrait entraîner les mêmes résultats.

Mais il y a une distance considérable entre les deux hypothèses que j'ai faites et le cas qui est soumis aujourd'hui à la Cour; cette distance ne peut, à mon sens, être franchie par application des principes admis du droit des gens. Je ne considère pas qu'il serait conforme au droit international de décider que des matières premières en transit à l'adresse de citoyens d'un pays neutre et destinées à être manufacturées dans ce pays pour y être consommées sont passibles de confiscation pour le motif que la conséquence de cette importation et de cette transformation pourrait, et même devrait nécessairement être qu'un autre article similaire, adapté aux mêmes usages, serait rendu disponible pour l'exportation par des nationaux du même pays à destination de l'ennemi.

En conséquence, j'admets la réclamation et ordonne la restitution aux réclamants des marchandises saisies ou de leur prix si elles ont été vendues.

Du 19 février 1918. — Haute Cour de Justice. Division d'Amirauté (en matière de prises). — Sir Samuel Evans, président. — Avocats : le Solicitor du Trésor, pour le Procureur Général; Botterell et Roche, pour les réclamants.

187

Comité Judiciaire du Conseil Privé, 1er mars 1918

Navire, Prise, Conduite au port, Port convenable, Alexandrie; Droit international, Capteur, Garde des prises; Responsabilité, Marchandises, Incendie, Responsabilité, Déchargememt.

Un navire capturé doit être conduit dans un port convenable sans rompre charge, la détermination de ce port dépendant des circonstances ;

Jugé en fait qu'en l'espèce Alexandrie était un port convenable.

Aucune règle établie de droit international ne fixe l'autorité à laquelle la garde des prises doit être confiée et, à défaut de Marshal de la Cour des Prises et de fonctionnaire des douanes de Sa Majesté, la prise a pu être régulièrement confiée à un officier désigné à cet effet sans que celui-ci soit par là devenu l'agent de l'officier capteur et puisse engager la responsabilité de celui-ci.

Le fonctionnaire qui a la garde de la prise n'est pas responsable de l'incendie des marchandises survenu à terre pour le motif qu'il a fait décharger celles-ci sans obtenir préalablement le consentement de la Cour des Prises.

(Navire allemand *Sudmark* [cargaison])

Appel d'une décision rendue le 7 décembre 1916 par la Cour des Prises de Sa Majesté Britannique en Egypte. (1)

Lord Parker :

Le 15 août 1914, le vapeur allemand *Sudmark* était capturé en Mer Rouge par le bâtiment de guerre britannique *Black Prince* que commandait l'appelant, le capitaine de vaisseau Gilpin Brown. Il avait à bord un chargement de marchandises générales parmi lesquelles une quantité importante de coprah à destination de Hambourg et 2.000 tonnes d'orge à destination d'Anvers ou Hambourg. Le caractère ennemi de la cargaison pouvait se déduire, jusqu'à preuve du contraire, du caractère ennemi du navire. Après capture, le capitaine Gilpin Brown conduisit le navire et sa cargaison, par le canal de Suez, au port d'Alexandrie, où il en fit la remise à l'appelant, le lieutenant Grogan, chargé par l'autorité militaire britannique en Egypte de la garde des prises faites ou amenées dans ce port.

---

(1) Voy *suprà*, t. II, p. 274 et s.

Le lieutenant Grogan fit débarquer la cargaison et l'entreposa à son ordre dans des hangars appartenant à l'Administration Egyptienne des douanes. Le déchargement fut achevé au début d'octobre 1914. Le 17 octobre, un incendie se déclara dans les hangars où la cargaison était emmagasinée et une partie considérable des coprahs fût brûlée ou endommagée. Ce qui restait de coprahs après l'incendie fut, au cours de la procédure de validation de la prise, restitué, avec l'assentiment du Procureur pour l'Egypte, aux défendeurs qui avaient présenté une réclamation en qualité de propriétaires : ceux-ci, en conséquence, introduisirent une action en Cour des Prises contre le capitaine Gilpin Brown et le lieutenant Grogan en vue d'être indemnisés de la perte occasionnée par l'incendie. Le lieutenant Grogan fut déclaré responsable comme ayant commis un manquement à ses obligations envers les défendeurs en faisant débarquer la cargaison et en l'entreposant à terre. La responsabilité du capitaine Gilpin Brown fut également retenue pour le motif que le lieutenant Grogan avait été son agent en faisant débarquer la cargaison ou, en tout état de cause, qu'il avait commis un manquement à ses obligations envers les défendeurs en faisant remise du navire et de la cargaison au lieutenant Grogan. Le capitaine Brown et le lieutenant Grogan font appel de cette décision. Il convient, en premier lieu, d'examiner quelles étaient les obligations du capitaine Gilpin Brown comme capteur du *Sudmark*.

Les saisies à titre de prises sont effectuées par des agents d'exécution de la Couronne, dans l'exercice des droits de belligérant de celle-ci. Les obligations de ces agents vis-à-vis des propriétaires des objets saisis sont les obligations mêmes du Souverain et se déterminent d'après le droit international. Par ailleurs, les obligations de ces agents à l'égard de la Couronne sont régies par la loi nationale. Ainsi qu'il apparaîtra, il est important de rappeler cette distinction.

Le droit de la Couronne à la propriété des objets saisis comme prise n'est complet qu'en vertu d'un jugement rendu à son profit par la Cour des Prises. La première obligation de la Couronne est, par suite, de conserver ces objets de façon qu'il puisse en être disposé selon ce que la Cour des Prises décidera. Si la propriété saisie est un navire chargé, l'on ne peut — sauf circonstances spéciales — toucher à la cargaison jusqu'à ce que le navire ait été conduit au port convenable. L'obligation de la Couronne d'amener la prise au port convenable sans rompre charge est en général remplie par les capteurs et l'on en fait quelquefois une obligation des capteurs eux-mêmes (Story, *Notes on the Practice and Procedure in the Prize Courts*, édit. Pratt, pp. 37 à 39). Mais il est sans intérêt pour les propriétaires du navire ou de la cargaison de savoir à qui il appartient de remplir cette obligation. Toute perte occasionnée par une violation de l'obligation donne lieu à un recours contre la Couronne, responsable du fait de l'agent d'exécution en cause ou du fait de tout autre agent qualifié. En pratique, il est d'usage courant que les capteurs sur l'ordre de leurs supérieurs hiérarchiques, remettent la prise à un autre officier de la Couronne qui en assume la garde dans le port convenable. Et il n'est pas pos-

sible de considérer que cette façon de faire soit contraire au droit international. Quand la prise est ainsi remise, les obligations des capteurs eux-mêmes prennent fin mais non celles de la Couronne.

Le choix du port où il convient de conduire la prise pour être jugée se détermine d'après l'ensemble des circonstances de l'espèce. Les ports neutres sont exclus, car on peut invoquer qu'une puissance neutre ne saurait sans manquer à la neutralité tolérer le séjour des navires de prise dans ses ports, sauf temporairement et pour des raisons spéciales telles que le cas de gros temps ou de nécessité de ravitaillement; et, en outre, il y aurait des difficultés à exécuter les décisions de la Cour des Prises de l'Etat capteur sur des navires mouillés en port neutre. Toutes choses égales d'ailleurs, c'est le port propice le plus rapproché qui doit être préféré. Un navire capturé dans la Manche ne doit pas, en thèse générale, être conduit à Gibraltar. Il serait peu raisonnable de l'exposer aux périls d'une aussi longue traversée. Mais parmi les divers ports métropolitains il sera indiqué de choisir soit celui qui est le moins encombré, soit un port qui, bien que n'étant pas le plus proche, pourra être atteint avec le minimum de risques résultant de l'état de guerre. Un port convenable sera celui où la prise sera en sûreté sans courir de dangers du fait des vents ou des marées. Il faudra encore qu'il soit capable de recevoir des navires ayant le tirant d'eau du navire capturé. Le point essentiel à considérer est celui de la sécurité de la prise; l'éloignement par rapport au siège de la Cour des Prises est sans importance.

A la question : est-ce qu'Alexandrie était un port convenablement choisi pour y conduire le *Sudmark* après sa capture? Leurs Seigneuries n'hésitent pas à répondre par l'affirmative. Ce n'était pas un port neutre, l'Egypte étant sous l'occupation militaire de ce pays, — voir le cas du *Gutenfels* (1). Aux différents points de vue qui importent c'était un port britannique et les navires de prise retenus dans ses eaux tombaient sous la juridiction d'une Cour des Prises britannique régulière. Il n'y avait pas alors, il est vrai, en Egypte de Cour possédant compétence pour les questions de prises, mais la Division d'Amirauté de la Haute Cour, en ce pays, avait juridiction en la matière et aucune difficulté ne pouvait s'élever pour l'exécution de ses ordres dans le port d'Alexandrie. La suggestion que le *Sudmark* aurait dû être conduit à Malte malgré des risques considérables et pour la seule raison qu'il y avait à Malte une Cour ayant juridiction en matière de prises, apparaît à Leurs Seigneuries comme insoutenable. Il s'ensuit que le capitaine Gilpin Brown a agi correctement en amenant le *Sudmark* dans le port d'Alexandrie. La question se pose maintenant de savoir si la remise qu'il fit du navire au lieutenant Grogan se justifie également.

Il n'existe pas, au su de Leurs Seigneuries, de disposition acceptée comme une règle générale de droit international qui fixe l'autorité à la garde de laquelle les prises doivent être confiées, une fois conduites dans un port convenablement choisi et pendant que se déroule l'instance en Cour des

---

(1) Voy *suprà*, t. II, p. 68.

Prises. Etant entendu que l'obligation de la Couronne de sauvegarder la propriété saisie subsiste aussi bien après qu'avant conduite du navire dans le port, la question n'offre guère d'intérêt pour les propriétaires du navire capturé ou de la cargaison et l'on peut raisonnablement la résoudre en se référant à la loi nationale des capteurs. En Allemagne les prises sont confiées aux autorités du port. Dans ce pays, le point est réglé dans certains cas par la loi. La section 16 du Naval Prize Act de 1864 (27 et 58 Vic. c. 25) prévoit que tout navire saisi comme prise et amené au port dans le ressort d'une Cour des Prises doit immédiatement et avant déchargement, être remis au marshal de la Cour ou, s'il n'en existe pas, au principal fonctionnaire des douanes du port. Il y a lieu de noter, en ce qui concerne cette section, qu'elle fait partie d'une série de dispositions traitant de la procédure devant les Cours de Prises et que la procédure a toujours été réputée matière relevant de la loi nationale par opposition au droit international. De plus la pénalité attachée à l'inobservation de cette section est régie par la section 37 et ne comporte que la perte de la part de prise, en d'autres termes, la perte d'un avantage consenti par la loi nationale et non pas le droit international. A noter aussi que cette section n'a d'application qu'autant qu'il existe un marshal de la Cour ou un principal fonctionnaire des douanes à qui la prise puisse être remise. Si l'on ne se trouve pas en présence de l'un ou de l'autre de ces fonctionnaires, c'est à la Couronne, dans l'exercice de sa prérogative, qu'il appartient, conformément à notre loi nationale, de désigner la personne à qui la prise sera confiée.

Il n'y avait pas à Alexandrie de marshal, ni de marshal adjoint, ni de fonctionnaire principal des douanes de Sa Majesté à qui la remise pût être faite aux termes de la section 16 et c'est sans doute pour cette raison que le lieutenant Grogan avait été nommé pour le compte de la Couronne gardien des prises faites ou conduites dans ce port. Leurs Seigneuries n'acceptent pas la suggestion d'après laquelle le principal fonctionnaire des douanes d'Egypte serait le principal fonctionnaire des douanes au sens de la section. Pour ces motifs, Leurs Seigneuries tiennent pour entièrement justifiée la remise du *Sudmark* au lieutenant Grogan par le capitaine Gilpin Brown. On ne voit pas, en effet, comment ce dernier aurait pu agir autrement. La suggestion qu'il constitua le lieutenant Grogan comme son agent pour assurer la garde du navire et de la cargaison repose, aux yeux de Leurs Seigneuries, sur une méconnaissance des faits véritables. Elle tire un semblant de raison uniquement de la conduite ultérieure du lieutenant Grogan qui eut à se dessaisir du navire entre les mains du capitaine Borrett, pour remise globale, avec d'autres prises, au marshal de la Cour des Prises, quand il en fut désigné un par la Cour Suprême de Sa Majesté Britannique en Egypte : cette Cour reçut, en effet, juridiction en matière de prises par un Ordre en Conseil du 30 septembre 1914 rendu en exécution d'un Act du Parlement en date du 18 septembre 1914 (4 et 5 Geo. 5 c. 79). Il n'y a pas là de motif suffisant pour dire que le lieutenant Grogan était l'agent du capteur Gilpin Brown.

En ce qui concerne le lieutenant Grogan lui-même, des considérations quelque peu différentes se présentent. Son obligation à l'égard des propriétaires de la cargaison était celle de la Couronne, c'est-à-dire une obligation de sauvegarder la propriété saisie durant l'instance en Cour des Prises. Ce n'est que s'il a violé cette obligation en faisant débarquer la cargaison qu'il peut être tenu pour responsable en raison de la perte infligée de ce chef aux propriétaires. La Cour des Prises est le tribunal qualifié pour déterminer si, selon le droit international, les circonstances justifiaient ou non le débarquement. Si le lieutenant Grogan s'était adressé à elle, comme on prétend qu'il aurait dû le faire, pour obtenir l'autorisation de décharger la cargaison, il y aurait eu précisément à trancher cette question. Or, si les circonstances étaient telles que la Cour aurait accordé l'autorisation de décharger dans l'hypothèse où elle lui aurait été demandée, les propriétaires de la cargaison ne peuvent avoir souffert un dommage par le simple fait que le lieutenant Grogan ne s'était pas fait couvrir par la Cour. Leurs Seigneuries n'admettent pas l'allégation que la nécessité d'une autorisation de la Cour pour décharger une cargaison de prise soit une règle de droit international si clairement établie que le défaut de son observation rende, dans tous les cas, coupable d'un manquement à son devoir l'officier responsable du débarquement. Une telle règle ne serait pas à l'avantage des propriétaires des objets capturés. Les circonstances peuvent être telles qu'il soit nécessaire, dans l'intérêt de toutes les parties en cause, d'agir promptement. En pareil cas, l'officier qui a la charge de la propriété saisie doit intervenir sous sa propre responsabilité. S'il n'y a pas eu de justification au débarquement de la cargaison et que le propriétaire ait subi de ce chef un préjudice, un recours lui est ouvert en Cour des Prises. Si le déchargement a été justifié, le propriétaire n'a pas de motif de plainte. L'irrégularité, si tant est que c'en soit une, commise par l'officier responsable du déchargement en ne provoquant pas au préalable l'autorisation de la Cour, est, en l'espèce, un manquement purement technique à ses obligations.

Dans le cas présent il ne peut, de l'avis de Leurs Seigneuries, y avoir raisonnablement doute que, si la Cour avait été sollicitée, elle aurait autorisé le lieutenant Grogan à agir comme il l'a fait. Le vapeur *Sudmark* était, sans contestation possible, un navire allemand capturé en mer et, à ce titre, sujet à confiscation. La confiscabilité de la cargaison restait douteuse; elle dépendait du point de savoir si la présomption de caractère ennemi serait écartée par la preuve contraire. Mais il était certain que la cargaison ne quitterait jamais Alexandrie à bord du *Sudmark*. Son sort était d'être transbordée ou mise à terre. Le capitaine, dans l'intérêt des propriétaires, pressait pour le débarquement immédiat, pour la raison que la cargaison se détériorerait si elle était laissée à bord. Dans de telles circonstances, l'usage, sinon la règle constante, est que la Cour des Prises ordonne le débarquement et la mise à terre de la cargaison. Leurs Seigneuries ne voient aucune circonstance qui aurait pu amener la Cour des Prises à se départir ici de la pratique habituelle. S'il s'était adressé à elle, elle aurait autorisé le lieutenant Grogan à agir comme il l'a fait.

Leurs Seigneuries estiment, en outre, que les retards qu'auraient entraînés les formalités d'autorisation par la Haute-Cour dans ce pays constituaient, en raison des circonstances, une justification suffisante pour procéder au déchargement de la cargaison sans avoir obtenu cette autorisation. D'ailleurs, le lieutenant Grogan eût-il commis une faute en agissant sans ordre de la Cour, on ne voit pas comment le dommage survenu du fait de l'incendie pourrait, dans une mesure quelconque, être considéré comme une conséquence de ladite faute. Les capteurs ou autres agents de la Couronne en possession de biens saisis à titre de prises peuvent être assez exactement comparés à des dépositaires quand il est question du degré de diligence dont ils sont tenus, mais l'assimilation ne saurait être étendue au-delà de ce point. La matière du dépôt est une matière contractuelle et la mesure de la responsabilité dans le cas d'un manquement à un contrat est entièrement différente de cette mesure au cas de violation d'obligations n'ayant pas leur origine dans un contrat. Dans l'opinion de Leurs Seigneuries, l'affaire Lilley c. Doubleday [1881] (51 L. J. Q. B. 310 ; 7 Q. B. D. 510) ne peut être invoquée comme un précédent dans l'espèce présente.

L'on a suggéré que, si une demande d'autorisation de débarquement avait été soumise à la Cour, les appelants auraient pu, par une voie ou une autre, obtenir qu'une assurance fût contractée par le marshal de la Cour des Prises. Ceci peut être ou ne pas être le cas, mais Leurs Seigneuries se contentent de constater qu'il n'existe aucune obligation à la charge de la Couronne ou de ses agents ou du marshal de la Cour des Prises de contracter des assurances contre l'incendie au bénéfice des propriétaires de cargaisons, que celles-ci aient été mises à terre ou conservées à bord du navire capturé. La perte de l'avantage éventuel à provenir d'une assurance qui est ordinairement contractée dans l'intérêt de la Couronne, ne peut, par suite, être considérée comme un élément de dommage résultant de la faute que l'on prétend attribuer au lieutenant Grogan.

Pour les raisons qui viennent d'être exposées, Leurs Seigneuries estiment que la décision dont il a été fait appel est mal fondée et doit être réformée.

Leurs Seigneuries proposent humblement à Sa Majesté d'admettre l'appel, avec attribution des dépens devant le Conseil et en première instance.

Appel admis.

Du 1er mars 1918. — Comité judiciaire du Conseil Privé. — Lord Parker, Lord Sumner, Lord Parmoor, Lord Wrenbury, Sir Samuel Evans. — Avocats : Le Solicitor du Trésor, pour les appelants ; Thomas Cooper et Co, Linklater, Addison et Brown, pour les intimés.

188

Comité Judiciaire du Conseil Privé, 15 mars 1918

DÉCLARATION DE LONDRES, ORDRE EN CONSEIL DU 29 OCTOBRE 1914, RENONCIATION AUX DROITS DE BELLIGÉRANT DE LA COURONNE, DROIT APPLICABLE PAR LA COUR DES PRISES, DROIT INTERNATIONAL, NAVIRE, PAVILLON, CARACTÈRE ENNEMI ; APPEL, IRRECEVABILITÉ, PROPRIÉTAIRE DU NAVIRE.

L'article 57 de la Déclaration de Londres adopté par l'Ordre en Conseil du 29 octobre 1914 doit être considéré non comme une reconciation de la Couronne à ses droits de belligérant, mais comme tendant à formuler le droit en la matière ;

Et comme la Cour des Prises doit appliquer le droit international, elle doit, nonobstant cet Ordre en Conseil, au lieu de considérer seulement le pavillon d'un navire capturé, rechercher quel était réellement le caractère de ce navire.

Est irrecevable l'appel formé par le prétendu propriétaire d'un navire contre une décision confisquant celui-ci lorsqu'il résulte de l'enquête que le navire n'appartenait pas réellement à l'appelant.

(Navire grec *Proton*)

Appel de la décision rendue le 8 février 1916 par la Cour des Prises de S. M. Britannique en Egypte (1).

Lord Sumner :

La validité de la prise du vapeur *Proton* a été prononcée par un jugement du 8 février 1916. Le présent appel est formé par George Kotsovillis, capitaine, et Michel Kouremetis, réclamant comme propriétaire du navire. Le premier n'intervient qu'ès-qualités, au nom de Kouremetis, son employeur ; il n'a aucun droit indépendant de son chef.

Le *Proton* était immatriculé en Grèce ; il battait pavillon grec : rien dans l'enquête ne prouve qu'il ne fût pas en droit de le faire. Le motif de la condamnation a été qu'il appartenait en réalité au gouvernement allemand. Les appelants soutiennent que leur pavillon est décisif en sens contraire. Ils s'appuient sur le Chapitre VI de la Déclaration de Londres, qui traite du « caractère ennemi » et dispose par son article 57 : « sous réserve des « dispositions relatives au transfert de pavillon », — qui n'ont pas d'application ici, — « le caractère neutre ou ennemi du navire est déterminé par « le pavillon qu'il a le droit de porter ». Il n'y a pas lieu dans l'occurence d'examiner si cette disposition serait toujours applicable, même si le port

(1) Voy. *suprà*, t. II, p. 1.

d'un pavillon neutre ne faisait que rentrer dans un ensemble de manœuvres frauduleuses destinées à mettre en échec les droits des belligerants.

Leurs Seigneuries ont jugé dans l'affaire du *Zamora* (1) que si la Couronne ne peut par un Ordre en Conseil imposer ou modifier le droit applicable par une Cour des Prises, la Cour doit se conformer aux Ordres en Conseil dans tous les cas où ceux-ci tendent à une atténuation des droits de la Couronne au profit des neutres ou des ennemis. L'Ordre en Conseil n° 2, de 1914, portant que les dispositions de la Déclaration de Londres étaient adoptées et rendues exécutoires, était en vigueur à l'époque où se place l'affaire en cours d'examen. Il faut se demander par suite si l'article 57 formule le droit que la Cour des Prises doit appliquer ou s'il vise à atténuer les droits de la Couronne en faveur des neutres ou des ennemis. Dans la pensée de Leurs Seigneuries, c'est la première alternative qui exprime la portée de l'article. Celui-ci stipule que la Cour des Prises, pour déterminer le caractère d'un navire dont on allègue le caractère ennemi, doit se baser sur un seul fait, le caractère du pavillon qu'il est en droit de porter, et non sur le faisceau des preuves qui peuvent être relevées à l'effet de préciser la nature véritable de cette nationalité. C'est là une prescription positive dans une partie essentielle du droit des preuves.

Par ailleurs, l'abandon des droits de la Couronne est une chose qui ne peut se déduire d'expressions douteuses ou de considérations générales, surtout en cas de fraude et dans une matière aussi grave que l'exercice des droits souverains des belligérants. Les termes de cet article cadrent mal avec un affaiblissement des droits de Sa Majesté au profit d'autrui ; ils ont nettement pour but de formuler le droit sur un point qui a fait l'objet de maintes décisions. Leurs Seigneuries estiment, nonobstant l'Ordre en Conseil, qu'il est de leur devoir, siégeant en matière de prises, d'examiner les faits afin de déterminer quel était réellement le caractère du *Proton*.

[Sa Seigneurie discute les preuves, puis continue :]

L'éminent juge a écarté la thèse des appelants. Il a estimé, d'après l'enquête : 1° que M. Kouremetis n'avait pas en propre des ressources suffisantes pour acheter le *Proton*, qu'il n'en fut pas le véritable acheteur et pas davantage le véritable propriétaire et qu'il ne figure comme propriétaire que pour permettre au navire de continuer à battre le pavillon grec, à titre d'expédient commode, mais déloyal, — 2° qu'étant donné ses rapports d'affaires avec l'ennemi, il devait avoir acheté le *Proton* avec de l'argent allemand, — 3° que seul le gouvernement allemand pouvait avoir eu intérêt à risquer autant d'argent sur le navire pour exposer immédiatement celui-ci à une aussi incertaine et aussi périlleuse aventure; — 4° que M. Kouremetis, n'étant pas marin, ne pouvait avoir eu à bord d'autre rôle que de veiller aux intérêts du gouvernement allemand, son employeur. Si la première conclusion de l'éminent juge est fondée, l'appel tombe, car ce n'est qu'à titre de propriétaire que M. Kouremetis pourrait

(1) Voy. *suprà*, t. II, p. 75.

réclamer la restitution du navire : s'il n'en est pas propriétaire il n'a aucune qualité pour se plaindre de la confiscation et attaquer le jugement qui l'a prononcée. Leurs Seigneuries ne voudraient pas qu'on crût qu'elles sont moins assurées de l'exactitude des autres conclusions, mais il ne leur paraît pas nécessaire de formuler un avis au sujet de ces dernières. Il suffit de dire qu'à leurs yeux la conclusion d'après laquelle le *Proton* n'appartenait pas à l'appelant et que son appropriation supposée par celui-ci n'était qu'un leurre destiné à permettre à un navire allemand de déguiser sa nationalité en continuant à battre, comme antérieurement, le pavillon grec, cette conclusion est parfaitement justifiée par l'enquête.

Leurs Seigneuries, en conséquence, proposent humblement à Sa Majesté de rejeter l'appel avec frais.

Appel rejeté.

Du 15 mars 1918. — Comité judiciaire du Conseil Privé. — Lord Parker, Lord Sumner, Lord Parmoor, Lord Wrenbury, Sir Samuel Evans. — Avocats : Botterell et Roche, pour les appelants, le Solicitor du Trésor, pour l'intimé.

189

Haute Cour de Justice
Division d'Amirauté (en matière de prises), 15 avril 1918

DROIT INTERNATIONAL ; REPRÉSAILLES, BLOCUS, COMMERCE NEUTRE, ORDRE EN CONSEIL DU 16 FÉVRIER 1917, DROIT INTERNATIONAL ; ORDRE EN CONSEIL DU 16 FÉVRIER 1917, MARCHANDISES D'ORIGINE ENNEMIE, OCCUPATION ALLEMANDE EN BELGIQUE ; ORDRE EN CONSEIL DU 16 FÉVRIER 1917, PORT D'EXAMEN.

Le droit international ne peut être enserré dans des formules immuables.

Les circonstances de la présente guerre et les agissements de l'ennemi rendent licites des mesures tendant, par voie de représailles, à renforcer les pouvoirs d'un belligérant sur mer pour restreindre le commerce de l'ennemi;

Et cela alors même que les mesures à prendre sont en dehors et au delà des mesures ordinaires de blocus;

Et qu'elles imposent des gênes aux neutres si, du moins, eu égard aux circonstances, ces gênes ne peuvent être tenues pour excessives et déraisonnables;

En conséquence, l'Ordre en Conseil du 16 février 1917 n'est pas contraire aux principes du droit international.

Le charbon de la Belgique occupée par les troupes allemandes doit être considéré comme étant d'origine ennemie au sens de l'Ordre en Conseil du 16 février 1917.

L'effet de l'Ordre en Conseil du 16 février 1917 ne saurait être entravé à

raison du fait qu'il n'a pas été désigné de ports britanniques ou alliés dans lesquels les navires neutres pourraient se rendre pour examen.

(Navire hollandais *Leonora*)

Le vapeur hollandais *Leonora* se rendant de Rotterdam à Stockholm avec une cargaison de charbon provenant de la Belgique occupée par les troupes allemandes fut capturé le 16 août 1917. La Couronne demande que soit prononcée la confiscation du navire et de la cargaison conformément à l'Ordre en Conseil du 16 février 1917. D'après celui-ci un navire « venant d'un port neutre offrant des moyens d'accès au territoire ennemi, sans toucher à un port en territoire britannique ou allié, sera, jusqu'à preuve contraire, considéré comme transportant des marchandises... de provenance ennemie... » (art. 1er) ; « tout navire transportant des marchandises... d'origine ennemie sera sujet à capture et confiscation... » à moins qu'il ne touche à un port britannique ou allié désigné pour l'examen de sa cargaison (art. 2); enfin, les marchandises d'origine ennemie trouvées sur ce navire sont sujettes à confiscation (art. 3) Au nom de la Couronne on invoque que cet Ordre en Conseil, comme l'indique son préambule, a été pris en représailles de l'interdiction édictée par le Gouvernement allemand, contrairement au droit des gens, de tout trafic maritime dans certaines zones adjacentes à la Grande Bretagne, à la France et à l'Italie, que le droit international admet l'exercice de représailles, même portant atteinte au commerce neutre ainsi que cela a été jugé dans les affaires du *Zamora* (1) et du *Stigstad* (2), que, d'ailleurs, les entraves ici imposées aux neutres n'ont pas un caractère déraisonnable. Au nom de l'armateur et des chargeurs on soutient au contraire que l'exercice des représailles ne peut porter atteinte aux droits de commerce des neutres, que, par suite, l'Ordre en Conseil est sans valeur vis-à-vis de ceux-ci ; subsidiairement, que cette atteinte aux droits des neutres devrait être accompagnée d'une indemnité. Au nom des armateurs on ajoute que les inconvénients imposés aux neutres ne sauraient aller ici jusqu'à la confiscation du navire neutre ; on invoque encore qu'il est déraisonnable d'imposer à un navire comme le *Leonora* de doubler la longueur de son voyage pour aller se faire visiter dans un port anglais et cela en parcourant une mer dangereuse où il risque de heurter une mine ou d'être attaqué par un sous-marin allemand.

Sir Samuel Evans, président :

La procédure de prise actuelle concerne huit vapeurs, ainsi que leurs chargements, qui ont été capturés, en août et septembre de l'année dernière, en route de Rotterdam à Stockholm, Gothembourg et autres ports suédois. Les cargaisons consistaient principalement en charbon et coke. Le *Leonora* et un autre vapeur étaient des navires hollandais ; les six autres appartenaient à la Suède.

Les captures ont toutes été effectuées en vertu d'un Ordre en Conseil du 16 février 1917. La Couronne demande la confiscation des navires et des marchandises conformément aux dispositions de cet Ordre. Les réclamants, propriétaires des divers navires et des cargaisons, soutiennent que l'Ordre est illégal et de nul effet et qu'en conséquence les captures ont été opérées à tort.

---

(1) Voy. *suprà*, t. I, p. 285 et t. II, p. 75.
(2) Voy. *suprà*, t. II, p. 120.

Le litige soulevé est évidemment d'une importance capitale, non-seulement dans les rapports entre belligérants et neutres, mais encore par les conséquences qu'il peut avoir au point de vue de la situation des belligérants eux-mêmes et par ses effets possibles sur le développement immédiat et même sur l'issue finale de la guerre. La même question fondamentale se pose pour chaque espèce et l'on pourrait admettre qu'il suffirait de règler le premier cas pour avoir la solution applicable à tous les autres; toutefois il n'y a pas accord exprès pour que cette première espèce fournisse le précédent servant à décider des autres.

Le cas du *Leonora* est celui à propos duquel les témoignages ont été recueillis et les plaidoiries entendues et auquel seul ce jugement s'applique directement (1).

Ainsi qu'il est apparu à l'audience, les faits essentiels ne sont pas contestés en eux-mêmes. Je les résume tout d'abord.

Le *Léonora* était un vapeur hollandais géré par un certain Jos. de Poorter, de Rotterdam. C'était un navire de 1155 tonnes de jauge brute. Il avait été affrété par une compagnie du nom de « G. et L. Beijer Import and Export A/B », de Stockholm — que j'appellerai « les Beijer », — pour un voyage de Rotterdam à Stockholm, au prix de 40 couronnes par tonne métrique. C'était dix fois environ le taux du fret courant avant la guerre; celui-ci était de 4/3 à 4/6 en juillet 1914.

Le chargement se composait d'environ 1677 tonnes de houille. Le fret total s'élevait à 67.099 couronnes, ce qui revient à dire que le prix pour un voyage d'environ 830 milles de ce petit tramping atteignait 3700 £, alors qu'il eût été avant la guerre d'à peu près 375 £. Les chargeurs étaient les Beijer; les connaissements, datés du 31 juillet 1917, étaient émis à leur nom ou à celui de leurs ayants-cause. Le navire fut capturé par un croiseur britannique le 16 août en haute mer, au large du Hook van Holland, et conduit d'abord à Harwich, puis dans la Tamise. La houille provenait des charbonnages belges alors sous contrôle du gouvernement allemand; elle avait été vendue aux Beijer par un service officiel de ce gouvernement installé à Bruxelles sous la qualification de Comité Central Impérial Royal des Charbons, ou plus brièvement « Office principal des Charbons ». Le lot faisait partie d'un ensemble de 40.000 tonnes dont la vente avait fait l'objet d'un contrat qui aurait été conclu le 4 avril 1917. Plus de la moitié de la quantité totale avait été déjà livrée, semble-t-il, quand intervint la capture du *Leonora*, et un autre chargement de 1.400 tonnes environ se trouvait à bord d'un autre navire, l'*Emma Fernstrom*, bateau suédois qui devait être saisi un peu plus tard. Le charbon était soit revendu par les Beijer à la « Compagnie du Gaz et de l'Electricité de Stockholm », soit acheté par eux, comme agents de cette dernière, moyennant une commission de 4 pour cent. Le prix avait été payé au service allemand, l'Office principal des charbons de Bruxelles, au moment de la mise sur wagons à la mine. Le charbon avait été tout

(1) Les sept autres affaires sont venues devant la Cour le 10 mai 1918 ; dans chacune d'elles, le Président rendit une décision de condamnation.

d'abord transporté par fer de la mine à Anvers et par eau d'Anvers à Rotterdam.

Les Beijer et la Cie du Gaz et de l'Electricité de Stockholm réclament tous deux, alternativement, comme propriétaires du charbon. La Couronne n'a pas formulé de conclusion sur cette question de propriété ni sur la forme donnée à la réclamation. Il n'y a donc pas à s'arrêter sur le point de savoir qui, des deux réclamants alternatifs, était en réalité le véritable propriétaire du charbon.

Quand j'examinerai l'argument de la défense affirmant que le charbon capturé n'était pas « d'origine ennemie » — au sens de ce terme dans l'Ordre en Conseil — il sera indispensable de considérer de très près les faits relatifs à l'occupation allemande du territoire belge — occupation qui s'étendait à la région où étaient situées les mines d'où le charbon provenait — et au contrôle exercé par le gouvernement allemand sur ce territoire et sur les industries qui y étaient établies. Pour l'instant il suffit de noter deux points ayant trait au contrat de vente conclu entre le gouvernement allemand et les Beijer et au contrat conclu entre les Beijer et la Cie de Stockholm. Dans ce dernier acte, qui est le premier chronologiquement, les Beijer se réservaient le droit de résiliation sans indemnité et la faculté de modifier le prix, ainsi que le mode et la date de livraison, suivant les mesures de restriction ou autres qui pourraient être prises par « les autorités du pays de production ou d'exportation ». Le contrat entre l'office allemand et les Beijer stipulait que les prix supporteraient toute modification éventuelle qui serait imposée « par notre gouvernement » et qui serait communiquée aux Beijer aussitôt qu'elle aurait été notifiée au service à Bruxelles ; dans ce cas les Beijer auraient le droit, autant du moins que le charbon ne serait pas parti des mines, de dénoncer le contrat en informant télégraphiquement l'office de Bruxelles dès réception de sa communication. La convention contenait encore cette clause : « Nous (c-à-d. le service alle-
« mand des charbons de Bruxelles devons nous réserver également le droit
« de vous envoyer » (c-à-d. aux Beijer) « certaines livraisons destinées à
« des clients de Suède qui sont dans l'intérêt de l'Empire allemand et qui
« devront, par suite, être effectuées par vous par priorité, — donc, avant
« que vous satisfassiez aux demandes de vos propres clients. »

La thèse de la Couronne peut se formuler en termes très simples. Le *Leonora* transportait des marchandises d'origine ennemie d'un port situé dans un pays neutre offrant des moyens d'accès en territoire ennemi, à un autre port situé aussi dans un pays neutre offrant des moyens d'accès en territoire ennemi ; il était, en conséquence et du fait du transport de telles marchandises, passible de capture et de confiscation d'après l'Ordre en Conseil du 16 février 1917 ; les marchandises, elles aussi, sont confiscables en vertu du même Ordre. La réponse des réclamants est que l'Ordre est illégal et sans effet à l'égard des neutres : en conséquence la capture a été faite à tort et ni le navire ni les marchandises ne sont confiscables.

Si les prétentions essentielles des parties peuvent être indiquées aussi succinctement, les arguments qui les appuient s'étendent dans le domaine

du droit international; de part et d'autre, ils ont été formulés et développés avec science, habileté et abondance.

Avant d'aborder les questions relatives à l'interprétation, à la portée et à la validité de l'Ordre en Conseil, j'estime qu'il est indispensable d'examiner et ensuite de ne pas perdre de vue les circonstances exceptionnelles, uniques même, qui ont amené sa promulgation. Sa base est dans les représailles ; son objet est la restriction du commerce ennemi. Il a été conçu, ainsi que ses propres termes le spécifient, comme un supplément à l'Ordre en Conseil antérieur, du 11 mars 1915, basé sur le même principe et dont l'objet était identique.

C'est pourquoi il convient de revenir en arrière pour bien se rendre compte de l'origine et des effets du premier Ordre. Dans la première semaine de février 1915 — le 4, je crois — le Gouvernement allemand faisait paraître une déclaration officielle d'après laquelle la Manche, les côtes Nord et Ouest de la France et toutes les eaux qui baignent les Iles Britanniques devaient être regardées comme « zone de guerre » ; tous navires ennemis, quel qu'en fût le caractère, qui y seraient rencontrés, seraient détruits et les navires neutres y seraient en danger. Déjà auparavant, l'ennemi avait montré quel traitement il se préparait à réserver aux navires de ses adversaires, quelles que fussent leur catégorie ou leur mission. Vers la fin d'octobre 1914, une torpille allemande avait coulé un paquebot français — l'amiral *Granteaume* — portant à son bord plus de 2.000 réfugiés sans armes, parmi lesquels une forte proportion de femmes et d'enfants. Par un heureux hasard, un vapeur britannique, passant à proximité, réussit à sauver la plupart des passagers ; le nombre des pertes de vies humaines fut néanmoins considérable.

La déclaration allemande relative à la « zone de guerre » fut communiquée par ce pays à toutes les nations neutres importantes — y compris, naturellement, la Hollande et la Suède — par une note du 1er mars 1915. Celle-ci, avec un commentaire de la déclaration, contenait l'annonce des mesures de représailles qui allaient être adoptées et qui firent l'objet de l'Ordre en Conseil du 11 mars 1915.

La note britannique du 1er mars 1915 fut remise aux Gouvernements de la République Argentine, du Brésil, de la Chine, du Danemark, de l'Espagne, des Etats-Unis, de la Grèce, de l'Italie, de la Norvège, des Pays-Bas, du Portugal, de la Suède et de l'Uruguay. La teneur en était la suivante :

« L'Allemagne a déclaré que la Manche (English Channel), les côtes Nord « et Ouest de la France, ainsi que les eaux entourant les Iles Britanniques, « sont une « zone de guerre » et elle a officiellement notifié que « tous les « navires ennemis rencontrés dans cette zone seront détruits et que les « navires neutres pourront y être en danger ». C'est là en réalité une préten- « tion de torpiller à vue, sans égard pour la sécurité des équipages et des « passagers, tout navire marchand sous tout pavillon. Comme il n'est pas au « pouvoir de l'Amirauté allemande de maintenir aucun bâtiment de surface « dans ces eaux, cette attaque ne peut être pratiquée que par des moyens « sous-marins. Le droit des gens et la coutume des nations en ce qui con-

« cerne les attaques contre le commerce ont toujours présumé que le pre-
« mier devoir du capteur d'un navire marchand est de l'amener devant une
« Cour de prises où il puisse être jugé, où la régularité de la capture puisse
« être appréciée et où les neutres puissent recouvrer leur cargaison. Couler
« une prise est en soi-même un acte contestable, auquel on peut avoir recours
« seulement dans des circonstances extraordinaires, et après que des dispo-
« sitions ont été prises pour assurer la sécurité de tout l'équipage et des pas-
« sagers, s'il y a des passagers à bord. La responsabilité d'avoir à distinguer
« entre les navires neutres et les navires ennemis ainsi qu'entre la cargaison
« neutre et la cargaison ennemie incombe manifestement au bâtiment qui
« attaque et dont c'est le devoir de vérifier le statut et le caractère du navire
« et de la cargaison, ainsi que de mettre en sûreté tous les papiers avant de
« le couler ou même de le capturer. De même, le devoir d'humanité consis-
« tant à assurer la sécurité des équipages des navires marchands, qu'ils soient
« neutres ou ennemis, est une obligation pour tout belligérant. C'est sur cette
« base que toutes les discussions antérieures sur le droit tendant à régle-
« menter la conduite de la guerre sur mer ont procédé.

« Aussi bien, un sous-marin allemand est incapable de remplir aucune de
« ces obligations. Il n'exerce aucun pouvoir local sur les eaux dans lesquelles
« il opère. Il ne conduit pas ses captures dans le ressort d'une Cour des
« prises. Il ne porte aucun équipage de prise qu'il puisse mettre à bord d'une
« prise. Il n'emploie aucun moyen efficace de distinguer entre un navire
« neutre et un navire ennemi. Il ne reçoit pas à son bord, pour en assurer
« la sécurité, l'équipage et les passagers du navire qu'il coule. Ses méthodes
« de guerre sont, en conséquence, entièrement en dehors de l'observation de
« tous les textes internationaux réglementant les opérations contre le com-
« merce en temps de guerre. La déclaration allemande substitue à la capture
« réglementée la destruction aveugle.

« L'Allemagne adopte ces méthodes contre des commerçants pacifiques et
« des équipages non-combattants dans le but avoué d'empêcher des mar-
« chandises de toute nature (y compris les provisions pour l'alimentation de
« la population civile) de pénétrer dans les Iles britanniques et la France
« septentrionale, ou d'en sortir. Ses adversaires sont, en conséquence, con-
« traints de recourir à des mesures de représailles en vue d'empêcher par
« réciprocité les marchandises de toute nature de pénétrer en Allemagne ou
« d'en sortir. Toutefois, ces mesures seront exécutées par les gouvernements
« français et britannique sans risques, ni pour les navires, ni pour la vie des
« neutres et des non-combattants, et en stricte conformité avec les principes
« d'humanité.

« En conséquence, le gouvernement français et le gouvernement britan-
« nique se considèrent comme libres d'arrêter et de conduire dans leurs
« ports les navires portant des marchandises présumées de destination, pro-
« priété ou provenances ennemies. Ces navires et ces cargaisons ne seront
« pas confisqués, à moins qu'ils ne soient sujets à être condamnés pour
« d'autres motifs. Le traitement des navires et des cargaisons qui auraient
« pris la mer avant cette date ne sera pas modifié. »

Ensuite parut le premier Ordre en Conseil à titre de mesure de représailles. Il exposait que le Gouvernement allemand avait pris des dispositions pour déclarer, en violation des usages de la guerre, que les eaux baignant les Iles Britanniques formaient une zone militaire, dans laquelle tout navire de commerce anglais ou allié serait détruit, sans égards pour la vie des passagers et des équipages, et dans laquelle les navires neutres seraient exposés au même risque, en raison des hasards inhérents à la nature des opérations sur mer; en même temps l'ennemi mettait les neutres en garde contre le danger de confier des équipages, des passagers ou des marchandises aux navires britanniques ou alliés. L'Ordre continuait en faisant ressortir que la conduite de l'ennemi autorisait incontestablement ce pays à user de représailles ; — qu'en conséquence, Sa Majesté avait décidé de prendre des mesures à l'effet d'interdire l'accès ou la sortie de l'Allemagne aux marchandises de toute espèce; — mais que ces mesures seraient appliquées sans risques pour les navires neutres ou pour la vie des non-combattants et en se conformant strictement aux devoirs de l'humanité, le but étant uniquement de restreindre le commerce de l'Allemagne.

La partie pratique de l'Ordre visait quatre classes de cas dans lesquels on se proposait d'empêcher ou de restreindre le commerce fait par ou avec l'Allemagne au moyen d'un transport maritime de marchandises en provenance ou à destination de ce pays, savoir : 1° Marchandises chargées sur des navires en route pour un port allemand ; 2° Marchandises chargées dans un port allemand sur des navires en provenance d'un port allemand ; 3° Marchandises chargées sur navire se rendant à un port non-allemand, lorsque ces marchandises avaient une destination ennemie ou étaient propriété ennemie; 4° Marchandises transportées par un navire venant d'un port non-allemand, mais qui étaient elles-mêmes d'origine ou de propriété ennemie.

Il était prévu, dans tous ces cas, que les marchandises auxquelles l'Ordre serait applicable devraient être débarquées dans un port britannique ou allié ; mais les navires n'étaient pas passibles de confiscation, ni même de détention. Les marchandises ainsi débarquées seraient placées sous la garde du marshal de cette Cour ; et, sauf le cas où elles constitueraient de la contrebande, ou seraient réquisitionnées, elles — ou leur prix en cas de vente — seraient restituées ou séquestrées jusqu'à la paix ou autrement traitées ainsi qu'il paraîtrait juste à la Cour, selon les circonstances. Un grand nombre d'affaires ont été examinées par cette Cour conformément à cet Ordre et par le Conseil des Prises français conformément à un décret analogue.

Une partie de l'argumentation des réclamants actuels concerne la validité ou la légalité de ce premier Ordre. La défense n'y a toutefois pas beaucoup insisté car, dans une affaire venue devant moi en août 1915 et avril 1916, l'affaire du *Stigstad* (1), il a été décidé que l'Ordre était valable. Mais le tribunal d'appel peut, soit à propos de ce dernier cas, soit à propos du cas présent,

(1) Voy. *suprà*, t. II, p. 120.

être sollicité de reviser et de réformer ma sentence. En attendant, étant donné surtout que l'Ordre en Conseil a servi de base à des centaines de décisions rendues depuis lors, je ne puis modifier ma manière de voir, estimant au surplus qu'elle sera encore bonne relativement à la question soulevée au sujet de l'Ordre subséquent de février 1917.

Pour en revenir à l'historique de la conduite de l'ennemi sur mer après la déclaration de février 1915, les autorités allemandes ne perdirent pas de temps pour mettre leurs menaces à exécution. Leurs sous-marins coulèrent des navires britanniques et anéantirent des vies innocentes dès le mois de mars. En avril, ils détruisirent des navires hollandais, suédois et portugais, le Portugal étant neutre encore à cette époque. Ils torpillèrent également un navire du Secours belge, sans avertissement préalable, le coulant en cinq minutes et causant la mort de dix-sept personnes : ceci en plein jour et malgré que le navire battît pavillon de la « Commission du Secours à la Belgique », qu'il portât sur ses deux bords des panneaux avec l'inscription en lettres de plus de deux pieds, « Commission Belgian Relief Rotterdam » et qu'il fût pourvu d'un sauf-conduit délivré par le Consul allemand à La Haye.

Il y a lieu ensuite de rappeler — le fait pourra-t-il jamais être oublié — que le *Lusitania* fut torpillé et coulé le 7 mai, alors qu'il transportait près de 2.000 personnes de toutes conditions et de tous âges, désastre épouvantable où périrent 1.198 femmes et enfants. Aucun crime plus monstrueux n'avait été commis depuis celui de Caïn. Et encore le premier meurtrier semble-t-il avoir éprouvé de la honte et du remords, lui qui, après avoir tout d'abord nié son forfait, pleura ensuite sur son iniquité et sur l'impossibilité où il se sentit d'obtenir son pardon. Au contraire, les auteurs et inspirateurs de l'infernale atrocité du *Lusitania* étaient des êtres assez inhumains pour se réjouir et triompher de ce qu'ils avaient fait. De peur que le monde civilisé, plongé dans la stupeur en présence d'un tel événement, pût ne pas le comprendre ou en vînt à l'oublier, ils frappèrent une médaille abominable destinée à le célébrer et à en perpétuer la mémoire, et ils en envoyèrent des répliques aux pays neutres, comme une fière attestation de leur prouesse.

Les dispositions de l'ennemi étant telles, on ne peut s'étonner que les attentats aient continué au cours de 1915 et de 1916. Bien plus, le commencement de 1917 devait être marqué par une recrudescence des atrocités des sous-marins : un memorandum du Gouvernement allemand, expressément dirigé contre « tout le trafic de mer », annonça formellement l'emploi à outrance de cette sorte de navires de guerre dans les eaux européennes. Pour apprécier la portée de ce document, les répercussions qu'il devait entraîner pour la navigation neutre et le commerce maritime, le mépris avec lequel la vie humaine innocente y était traitée, il convient de le lire en entier.

« Memorandum relatif aux mesures de guerre navale projetées par l'Alle-
« magne (publié dans le *Deutscher Reichsanzeiger* du 1er février 1917).

« A partir du 1er février 1917, tout trafic maritime dans les zones interdites

« ci-après désignées autour de la Grande-Bretagne, de la France et de « l'Italie, ainsi que dans la Méditerranée Orientale, sera, sans autre avis, « combattu au moyen de toutes armes. Les zones interdites sont :

« (A) Dans le Nord, une zone enveloppant l'Angleterre et la France, « délimitée par : une ligne longeant, à 20 milles marins de distance, la « côte hollandaise jusqu'au bateau-feu de Terschelling, — le degré de « longitude de ce bateau-feu jusqu'à Udsire, — de là, une droite allant du « point 62° lat. N. et 0° long. au point 62° lat. N. et 5° long. O., — ensuite un « tracé qui, après avoir descendu à trois milles marins au Sud de l'extré- « mité méridionale des Iles Féroë, est jalonné par les directions ci-après : « du point 62° lat. N. et 10° long. O. au point 61° lat. N. et 15° long. O. et du « point 57° lat. N. et 20° long. O. au point 47° lat. N. et 20° long. O., puis atteint « le point de latitude 43° N. et de longitude 15° O. et enfin suit le 43e degré « de latitude Nord pour aboutir au cap Finisterre, à partir duquel il longe, « à vingt milles marins de distance, la côte septentrionale d'Espagne jus- « qu'à la frontière française ».

« (B) Dans le Sud de la Méditerranée. La navigation neutre sera libre à « l'Ouest d'une ligne tirée de la Pointe de l'Espiguette jusqu'au point de « latitude, 38°20' lat. N. et de longitude 6° E., de même qu'au Nord et à l'Ouest « d'une bande de soixante milles de large le long de la côte Nord-Africaine, « à partir du 2e degré de longitude O.

« Cette zone libre sera en communication avec la Grèce par un chenal « de vingt milles marins de large défini, au Nord, puis à l'Est par le tracé « suivant : du point 38° lat. N., 6° long. E. au point 38° lat. N., 10° long. E., « puis les points : 37° lat. N. et 11°30' long. E., 34° lat. N. et 11°30' long. E. et « enfin 34° lat. N. et 22°30' long. E. ; — la bande de vingt milles marins de large « courant ensuite à l'Ouest du 22e degré 1/2 longitude Est jusqu'aux eaux « territoriales grecques.

« Les navires neutres qui navigueront dans les zones interdites le feront « à leurs risques et périls. Bien que des instructions soient données pour « que les navires neutres en route, à la date du 1er février, vers des ports « des zones interdites soient épargnés durant un délai approprié, néanmoins « il est extrêmement désirable qu'ils soient informés de la situation par tous « les moyens susceptibles d'être employés et qu'ils soient invités à prendre « une autre direction. Les navires neutres qui se trouvent dans des ports « des zones interdites pourront également sortir en sécurité de ces zones, « pourvu que leur départ ait lieu avant le 5 février et qu'ils gagnent par la « route la plus courte une zone libre.

« Le trafic des paquebots réguliers américains échappera à toute entrave, « à condition que les règles suivantes soient observées :

« (*a*) Que ces navires aient Falmouth pour port de destination :

« (*b*) Que, soit à l'aller, soit au retour, ils suivent une direction allant des « Iles Sorlingues à un point situé par 50° lat. N. et 20° long. O. ; sur cette « route il ne sera pas placé de mines allemandes ;

« (*c*) Qu'ils arborent les marques distinctives réservées aux seuls navires « américains dans les ports de leur pays : bandes verticales, de trois mètres

« de large, alternativement rouges et blanches, peintes sur la coque et les « superstructures; à chaque mât, un grand pavillon à damier blanc et « rouge ; à l'arrière, le pavillon national américain. Durant la nuit, le « pavillon national et les parties peintes devront être reconnaissables « d'aussi loin que possible et le navire devra être brillamment éclairé de « bout en bout ;

« (*d*) Qu'il y ait parcours régulier dans l'une et l'autre directions chaque « semaine, un navire arrivant à Falmouth le dimanche et repartant de ce « port le mercredi ;

« (*e*) Que le Gouvernement américain garantisse que ces navires ne trans- « portent pas de contrebande (selon la liste allemande des marchandises de « contrebande).

« Sont annexées des cartes, en double exemplaire, donnant l'indication « des zones interdites. ».

C'est dans ces conditions qu'on fut conduit à édicter le second Ordre en Conseil, à l'étude duquel il faut passer maintenant. Il exposait — entre autres choses — que l'attitude des ennemis obligeait Sa Majesté à adopter des mesures susceptibles de maintenir l'efficacité de celles antérieurement mises en vigueur en vue d'empêcher les marchandises de toute nature de pénétrer dans les pays ennemis ou d'en sortir et, dans ce but, à déclarer sujets à capture et à confiscation à la fois les navires transportant des marchandises à destination ou d'origine ennemie et les marchandises elles-mêmes, réserve faite du cas où les navires se prêteraient à l'exercice le plus complet par les forces navales britanniques ou alliées du droit de visiter leur cargaison. La disposition fondamentale du nouveau texte était donc que les navires et les marchandises se trouvant dans les conditions visées seraient passibles de capture et de confiscation. Une autre clause indiquait que l'Ordre formait le complément de l'Ordre précité du 11 mars 1915, ainsi que d'un autre publié dans l'intervalle, le 10 janvier 1917, pour restreindre le commerce de l'ennemi. Différentes critiques ont été soulevées à propos d'autres parties de l'Ordre et de ses effets sur les navires capturés : elles seront examinées à leur place, après que la question de la légalité de l'Ordre dans son ensemble aura été traitée.

La validité de l'acte a été attaquée par les réclamants pour le motif général qu'il était, sur plusieurs points, en opposition avec le droit international. Il sera utile de fixer sous une forme condensée les diverses allégations qui ont été produites, afin de différencier nettement la série des arguments sur lesquels l'attention devra se porter. Parmi ces arguments, les uns ont été émis par le conseil des chargeurs, les autres par le conseil des armateurs, avec des degrés divers d'insistance ; d'ailleurs, aucun des avocats n'a désavoué aucune des thèses de son collègue. En conséquence les arguments peuvent être considérés en bloc.

Je crois pouvoir les résumer sommairement ainsi qu'il suit :

a) Aucune mesure de représailles prise par un belligérant en réponse à des actes de l'ennemi pouvant être réputés commis en violation du droit international, ou même des commandements de la justice et de l'humanité,

n'est justifiable au regard du droit des gens si et dans la mesure où elle a pour résultat d'infliger aux neutres une gêne ou une perte;

b) Aucune mesure visant la restriction du commerce de l'ennemi, qu'elle soit prise par voie de représailles ou à un autre titre, n'est justifiable au regard du droit des gens si elle porte au commerce maritime des neutres des atteintes plus graves que celles qui découlent des règles admises relativement à la contrebande, au blocus effectif ou à l'assistance hostile;

c) Aucune mesure de ce genre n'est justifiable en droit international s'il n'est accordé aux neutres lésés une indemnité complète pour gêne ou perte, à titre de droit absolu et inconditionné.

d) Les neutres ont le droit de poursuivre en toute impunité leur commerce maritime avec l'ennemi, de quelques manquements au droit international que ce dernier puisse être coupable, tout au moins s'ils élèvent une protestation formelle contre sa conduite illégale, sous le seul risque résultant du transport de contrebande ou d'une tentative de forcer un blocus régulier des ports ou du territoire de l'ennemi.

e) Même si le droit international autorise des mesures de représailles pouvant affecter le commerce des neutres, l'Ordre en Conseil de février 1917 n'est pas valable, car il a pour résultat d'infliger aux neutres des entraves, gênes et pertes excessives;

f) Dans le cas particulier du *Leonora* et de sa cargaison, l'Ordre en Conseil est inapplicable : 1° parce que le charbon transporté n'était pas d'origine ennemie; 2° parce qu'il n'avait pas été désigné de port où le navire eût pu se rendre pour visite.

Je traiterai séparément, et par la suite, de ces deux derniers chefs d'argumentation.

Quant aux autres, ils font naître trois questions. Premièrement, l'Ordre en Conseil est-il ou non conforme aux principes directeurs du droit international ? Secondement, y a-t-il des précédents et des décisions pour ou contre sa validité ? Troisièmement, y a-t-il, en dehors d'une décision effective ou d'un précédent, quelque autorité pour ou contre ?

Toute guerre qui met aux prises des Etats puissants ne peut pas ne pas réagir, en dehors des belligérants eux-mêmes, sur d'autres Etats étrangers au conflit et sur leurs sujets. Dans le cas où la guerre se fait sur mer, les neutres sont forcément plus gravement atteints dans leur trafic commercial que lorsque les opérations se déroulent seulement sur terre. Les belligérants en possession de la supériorité ou de la suprématie sur mer ont insisté progressivement et effectivement sur leur droit d'exercer sur leurs ennemis une pression proportionnée à leur puissance navale. Dans le développement des règles internationales touchant l'exercice de ce droit, d'inévitables conflits se sont élevés entre belligérants et neutres quant à la détermination des actes permis aux belligérants en vue de triompher de leurs adversaires ou de leur nuire bien qu'il pût en résulter des dommages pour maints neutres et quant à la détermination de ce que les neutres sont en droit de faire dans l'exercice de leur commerce quelles qu'en pûssent être les conséquences pour les belligérants. Dans les derniers

temps la controverse a surtout roulé sur deux points : le transport de la contrebande et le commerce avec les ports bloqués. Il n'est pas nécessaire ici de poursuivre l'intéressant historique du développement des règles du droit international sur ces matières. Je me contenterai de dégager le principe sur lequel elles sont basées.

D'une manière générale, le principe est que le commerce maritime des neutres est sujet à restriction du fait des Etats en guerre lorsqu'il tend à procurer une aide à l'ennemi, soit directement dans ses opérations de guerre, soit indirectement dans la poursuite de son propre commerce, d'où dépend pour lui, dans une large mesure sinon entièrement, le pouvoir de continuer la guerre. L'objectif — le légitime objectif — de tout belligérant est de détruire ou au moins de paralyser le commerce de l'ennemi. Il en résulte inévitablement des répercussions sur le commerce des neutres. Dans l'application du principe, les frontières du droit international ont dû être progressivement étendues pour s'adapter à des contingences nouvelles et toujours changeantes. Ce droit, par sa nature, à besoin d'espace pour son expansion. Il ne peut pas, il n'a jamais pu être coulé dans un moule d'une taille ou d'une forme arrêtée. Il n'a jamais eu, ni pu avoir le caractère d'immutabilité attribué aux lois des Mèdes ou des Perses. Il ne pouvait demeurer enserré dans des limites artificielles comme un Act du Parlement. Il participe de l'essence et des qualités d'un organisme vivant, à l'instar du common law de ce royaume.

Cette évolution naturelle est particulièrement visible en ce qui concerne les deux matières précédemment mentionnées : contrebande et blocus. Les marchandises de contrebande furent en un temps comprises dans une liste très restreinte. A l'heure actuelle, la liste est considérablement allongée. Le résultat pour les neutres a été que le trafic de ces marchandises a comporté de plus en plus de dangers et de risques de sanction. En outre, dans les temps modernes, ce ne sont plus seulement les marchandises de contrebande elles-mêmes qui ont été sujettes à confiscation, mais encore les navires neutres servant à leur transport ont été déclarés saisissables dans plusieurs cas. Le principe s'est également établi que les autres marchandises appartenant aux mêmes propriétaires neutres et chargées sur le même navire subiraient le même sort bien que n'ayant pas le caractère de contrebande ou une destination ennemie. On peut ajouter que l'extension de la doctrine du voyage continu à la contrebande est venue apporter de nouvelles et lourdes entraves au commerce des neutres en temps de guerre. L'origine de cette doctrine se rattache à la règle appelée « Règle de 1756 », mais depuis que les Cours des Etats du Nord de l'Union Américaine l'ont appliquée, à l'époque de la guerre civile, au commerce de contrebande, elle est devenue une partie du droit international.

Les règles relatives au blocus ont pour fondement le même principe que celles sur la contrebande, mais elles en étendent grandement la portée puisqu'elles impliquent la confiscabilité des navires et de toutes marchandises, quel qu'en soit le propriétaire, chargées sur navire quelconque, se rendant vers un port bloqué ou en sortant, si les navires sont capturés en

forçant ou en tentant de forcer le blocus. La justification de ces règles, si rigoureuses pour les neutres, réside dans le droit reconnu aux belligérants d'agir sur l'ennemi en arrêtant ou en entravant l'entrée et la sortie par ses ports de toutes marchandises, indépendamment de tout rapport direct entre ce commerce et ces marchandises et l'usage immédiat pour la guerre. En ce qui concerne le blocus, des changements ont encore été apportés aux règles, changements qui ont eu nécessairement pour résultat d'augmenter sérieusement les gênes infligées au commerce neutre. Pendant longtemps il parut nécessaire de prouver l'existence d'un blocus strict de ports déterminés par des vaisseaux de guerre arrêtés ou demeurant assez près des ports. Mais aujourd'hui on reconnaît pleinement ce qu'on désigne sous le nom de blocus commercial. Sur cette question la convention qui est appelée Déclaration de Paris n'est pas très explicite. Le caractère « effectif » du blocus, même avec la définition qui en a été donnée, a été plutôt laissé dans le vague, peut-être intentionnellement. Il est bien connu que les Etats-Unis d'Amérique n'ont pas accepté cette convention et n'y ont pas adhéré, bien qu'ils se soient, en pratique, largement inspirés de ses dispositions.

Un mot sur l'attitude des Etats-Unis dans l'histoire à propos de cette question du blocus sera excusable comme montrant la rapide et soudaine extension du droit. En 1859, le Président des Etats-Unis, Buchanan — en sus d'une première demande tendant à exempter de la capture en mer la propriété privée, ennemie ou autre — réclama encore, comme condition de l'adhésion des Etats-Unis à la Déclaration de Paris, l'abolition des blocus commerciaux. Au mois de juin de la même année, le secrétaire d'Etat — M. Cass — écrivait dans une circulaire aux puissances : « l'investissement « d'une place par terre et par mer, à l'effet de la réduire en la privant de « tous les secours en hommes et en matériel nécessaires pour sa défense « est un mode légitime de poursuite des hostilités. ... Mais le blocus d'une « côte ou d'emplacements commerciaux le long de celle-ci, sans que l'on « envisage des opérations militaires ultérieures et en réalité dans le « dessein de faire la guerre au commerce, c'est-à-dire surtout au commerce « de puissances pacifiques et amies, et non point à des troupes armées, est « un procédé difficilement conciliable avec la saine raison, comme aussi « avec les opinions des temps modernes. » (Westlake, 2e édit., 2e Pie, p. 262, et Moore, *Digest of International Law*, VII, p. 781). Quelques années à peine s'étaient écoulées et le Président Lincoln proclamait le blocus commercial des ports Confédérés, blocus qui s'étendit sur une côte de plus de 9.000 milles et que M. Dana, dans ses Notes sur Wheaton, a caractérisé « comme le plus « extraordinaire que connaisse l'histoire ». Au début, la flotte fédérale était complètement inégale à une tâche aussi gigantesque, car elle ne se composait que de quarante-quatre vaisseaux de guerre. Les navires de commerce réussissaient de façon constante à entrer dans les ports de la côte bloquée et à en sortir. C'est ce qui se passa en 1863 et 1864 : de janvier 1863 à avril 1864, sur 590 navires qui tentèrent de forcer le blocus du port de Charleston 480 y parvinrent (Geffcken sur Heffter, 4e édit., 1883, § 154 et note). Mais les Etats-Unis maintinrent le blocus et le firent reconnaître par les Gouverne-

ments étrangers. Dans la suite de la guerre, le développement des ressources navales des Etats du Nord leur permit d'intercepter une bonne part du commerce du Sud ; cela contribua grandement à leur succès final.

Il est certes vrai que, selon les règles existantes du droit international, il ne saurait y avoir de blocus des ports ou des rivages neutres. Aussi bien l'Ordre en Conseil ne tend pas à déclarer les ports qu'il vise en état de blocus au sens strict où ce mot est pris en droit international. Mais son objectif au regard de l'ennemi est tout à fait analogue. Je ne prétends point dire par là que la méthode adoptée par l'Ordre en Conseil a reçu la consécration des autres nations et fait ainsi déjà partie du droit établi. Mais il paraît certain que des changements interviendront dans la matière pour tenir compte des armes aujourd'hui utilisées sur mer, sous les eaux et dans l'air. En attendant, doit-on affirmer que ce qui résulte des prescriptions de l'Ordre est quelque chose d'essentiellement différent du blocus? Que, quelque nom qu'on lui donne, ce n'est en aucune façon un blocus? Sans doute, ce n'est pas un blocus des ports ennemis, mais c'est un barrage, un quasi-blocus opposé au commerce de l'ennemi qui tendrait à s'exercer par les ports des pays adjacents. On a soutenu cependant avec beaucoup de force que les limites existantes en matière de blocus et de contrebande ne devaient être étendues ou trangressées en aucune circonstance, même pas dans le cas où des représailles contre l'ennemi seraient permises.

Un homme d'un talent incontesté comme juriste de l'Amirauté et comme publiciste — qui fut probablement et presque certainement le véritable auteur des Ordres en Conseil britanniques de 1807 — écrivait caustiquement en 1805 : « A ces idolâtres du pavillon neutre, pour qui un yard « d'étamine à la poupe d'un navire marchand est chose plus sacrée que le « voile des vestales, je n'ai rien à offrir. Si cet inviolable emblème doit « opposer un obstacle absolu aux armes des nations en conflit et préserver « de la capture, dans tous les cas, le contenu du sanctuaire sur lequel il « flotte, il peut tout aussi bien, semble-t-il, étendre sa protection au trafic « colonial et à toutes les propriétés ennemies. Mais si certains champions « des prétentions des neutres ne vont pas jusqu'à soutenir ouvertement des « doctrines aussi extravagantes, ils revendiquent néanmoins pour les com- « merçants neutres le droit de trafiquer pour leur propre compte avec les « puissances en guerre, en quelque lieu que ce soit et de quelques marchan- « dises qu'il s'agisse. Si la contrebande et les places bloquées sont exceptées, « ce n'est que par une concession de la part des neutres, qui représente le « maximum des sacrifices qu'on peut leur demander. Tout le reste du com- « merce des neutres doit, pour ces personnes, être regardé comme étant « d'une indiscutable légitimité. » (*War in disguise*, 3e édit., 1805). L'auteur anonyme de ces lignes est James Stephen, devant qui l'on pouvait, quelques années plus tard, au Parlement, faire allusion au rôle qui lui est attribué dans l'élaboration des Ordres en Conseil, sans qu'il prît la parole pour y contredire. (Hansard. *Parliamentary Debates for 1812*, 1es séries, vol. 21, col. 1136). Les dernières phrases de la citation correspondent dans l'ensemble aux allégations et aux prétentions des réclamants actuels.

Avant d'abandonner cette partie de mon sujet, je crois devoir faire quelques réflexions au sujet des protestations élevées contre les dommages que les neutres seraient contraints, dit-on, de subir si la validité de l'Ordre en Conseil était admise. Les neutres, en temps de guerre, sont très portés à affirmer leurs soi-disant « droits » et à oublier leurs « obligations » correspondantes. Ils crient bien haut leurs pertes, mais ne soufflent pas mot de leurs gains. Constamment j'ai eu, dans cette Cour, l'occasion de constater les gros, les immenses profits réalisés par les négociants de Hollande et de Scandinavie, en raison de la guerre. Leurs bénéfices ont été doublés, triplés, quadruplés et même décuplés, en trafiquant avec l'Allemagne par l'intermédiaire de ports neutres offrant un moyen d'accès en territoire ennemi. Il en a toujours été ainsi. La disposition naturelle de l'homme d'affaires est de ne pas dédaigner de tirer de circonstances déterminées tous les avantages pécuniaires possibles ; mais il ne se préoccupe guère des difficultés et des malheurs qui créent cette occasion de profit.

Je suis tenté de citer un autre passage de l'ouvrage auquel je viens déjà de faire un emprunt, passage qui sera ici bien à sa place : « Si les neutres « éprouvaient véritablement des pertes du fait des guerres entre leurs voi- « sins, ce serait peut-être un bonheur pour l'humanité ; mais cela ne leur « donnerait pas le droit de s'indemniser eux-mêmes, en acceptant, comme « un présent de l'adversaire le plus faible, de se charger du commerce de « ce dernier pour le protéger contre les armes du plus fort. En tout cas, « dans la dernière, ainsi que dans la présente guerre, cette prétention n'a « pas l'ombre de fondement. Laissez les puissances neutres, à leur volonté, « ou bien affirmer que l'accroissement considérable constaté en ces der- « nières années dans leurs transactions est purement fictif et que les fraudes, « elles aussi, sont imaginaires, ou bien admettre qu'indépendamment du « commerce en question, elles ont tiré d'énormes profits des guerres qui ont « été, par ailleurs, si désastreuses pour leurs amis... Les neutres sont suffi- « samment indemnisés sans qu'ils aient besoin d'empiéter sur les droits « des belligérants. Le bon marché relatif de leur navigation leur donne un « avantage décisif sur tous les marchés ouverts. Ils supplantent naturelle- « ment les belligérants dans le commerce avec les autres nations neutres ; « et ces belligérants sont obligés d'avoir recours à eux pour le transport « des marchandises qu'ils se procuraient déjà auparavant, chez ces mêmes « neutres, mais qu'ils importaient, en partie ou en totalité, au moyen de leurs « propres navires... Ils réalisent aussi un chiffre d'affaires de plus en plus « important, en achetant à l'un des belligérants, pour les revendre à l'autre, « les marchandises qui faisaient, en temps de paix, l'objet d'un commerce « direct entre les deux. La diminution de leurs anciennes branches de « trafic, si tant est que la guerre ait un tel effet, est, par suite, au total, « amplement compensée. »

Après le premier Ordre en Conseil britannique, de janvier 1807 — pris en représailles contre le Décret de Berlin de Napoléon — le Danemark éleva des plaintes semblables à celles que les réclamants font entendre aujourd'hui au nom de la Hollande et de la Suède. Dans une dépêche du

17 mars 1807 au Gouvernement danois, Lord Howick — plus tard Lord Grey — Secrétaire britannique pour les Affaires Etrangères y faisait la réponse suivante :

« C'est principalement aux succès des forces maritimes britanniques qui « ont presque annihilé la navigation de l'ennemi, que les navires du « Danemark et des autres Etats neutres doivent d'être employés pour les « transports de port ennemi à port ennemi en vue de suppléer aux lacunes « du ravitaillement de nos adversaires, et il est notoire que ce ravitaille- « ment est grandement facilité par les agissements repréhensibles de mar- « chands neutres qui, contre une petite commission, prêtent leurs noms, « non seulement pour couvrir les marchandises, mais même dans de nom- « breux cas pour cacher la nationalité des navires ennemis. Le Gouverne- « ment danois semble, en effet, dans sa note, si préoccupé de défendre les « droits des neutres, qu'il en oublie apparemment que les neutres ont aussi « des obligations corrélatives. La neutralité, sainement considérée, ne sau- « rait consister à chercher à tirer parti de la situation existant entre les « nations en conflit pour réaliser des bénéfices sans tenir compte des « conséquences pour l'un ou pour l'autre des belligérants, mais à conserver « entre ceux-ci une stricte et honnête impartialité, en n'en favorisant aucun « au détriment de l'autre et, en particulier, en ne changeant rien aux « modes habituels du commerce pratiqué en temps de paix, de peur d'aider « l'un des adversaires à échapper aux attaques de l'autre. Le devoir du « neutre est : « *non interponere se bello, non hoste imminente hostem eripere* » ; « aussi y a-t-il contradiction manifeste entre cette définition des obligations « des neutres et le fait par ceux-ci de prêter des navires pour assurer le « cabotage de l'ennemi, puisque cela revient à soulager son commerce des « gênes que lui impose la supériorité de la marine britannique, à l'assister « dans son ravitaillement et ainsi à empêcher la Grande-Bretagne de le « contraindre à accepter des conditions de paix raisonnables ». (Hansard, 1res séries, vol. 10, col. 405).

Ce qui est particulièrement visé ici, c'est naturellement la Règle de 1756, ainsi que les décisions qui en ont étendu la portée ; mais les observations formulées, tant pour les doctrines que pour les faits, sont entièrement applicables aux circonstances de la présente guerre.

J'en aurai terminé avec la première des trois questions principales en concluant que ces circonstances et les agissements de l'ennemi rendent licites des mesures tendant, par voie de représailles, à renforcer les pouvoirs d'un belligérant sur mer pour restreindre le commerce de l'ennemi, et qu'il n'apparaît pas que l'Ordre en Conseil s'inspire d'un principe qui soit inconciliable ou en contradiction essentielle avec ceux que consacre déjà le droit international.

La seconde et la troisième des questions principales, lesquelles peuvent être examinées ensemble, sont : y a t-il des précédents ou des décisions, ou quelque autorité pour ou contre la validité de l'Ordre ?

Il n'y a pas de décision contre cette validité. La défense soutient qu'on ne peut, à l'appui de celle-ci, invoquer l'autorité d'aucun des anciens

auteurs de droit international. En effet, il n'y a rien à puiser sur le sujet dans Grotius, Bynkershoek, Puffendorf, Vattel, ni dans aucun des grands jurisconsultes des XVIIe et XVIIIe siècles. (Il peut être utile de noter, en passant, que, lorsque ces écrivains et d'autres aussi parlent de « représailles » ou de « rétorsion », ils ont ordinairement en vue des actes accomplis avant la déclaration de guerre. Pour éviter les confusions, je préfère me servir du terme : « retaliation » qui est, d'ailleurs, celui qui est employé dans l'Ordre en Conseil.) Je laisserai également de côté les divers décrets émanant des Etats en guerre, principalement aux XVIe et XVIIe siècles, et dont le but était d'interdire le commerce entre leurs ennemis et les neutres, ainsi que les traités conclus à diverses époques entre les Etats, avec le même objet. J'estime qu'ils ne peuvent avoir de poids dans la discussion actuelle.

Les précédents qui sont mis en avant en faveur du présent Ordre sont les Ordres en Conseil des 7 janvier et 11 novembre 1807 et 26 avril 1809, promulgués pendant les guerres napoléoniennes en réponse aux décrets célèbres signés par Napoléon à Berlin, le 21 novembre 1806, et à Milan, le 17 décembre 1807; on invoque aussi un certain nombre de décisions prises pour l'application de ces Ordres.

La situation sur mer, à l'époque en question, en tant qu'il s'agit de ce pays, d'une part, et, d'autre part, de la France et des pays placés sous le contrôle ou l'influence de Napoléon, ressemblait de façon frappante à celle qui existe aujourd'hui entre ce pays et ses ennemis, si, toutefois, l'on fait abstraction du fait, important en lui-même, de l'emploi de l'arme sous-marine, dans la guerre actuelle, par les puissances centrales. Les navires de commerce de la France avaient disparu de la haute mer, de même que présentement les flottes marchandes de l'Allemagne et de ses alliés. C'était un point établi, en 1805, qu'à l'exception d'un petit nombre de caboteurs, « il n'y avait pas un seul bateau de commerce portant les couleurs d'un « ennemi de la Grande Bretagne qui fût en mesure de franchir l'Equateur « ou de traverser l'Atlantique ». Dans le Code des Prises (tome XI, p. 385), on lit ce passage : « Et quand il est malheureusement trop vrai qu'il n'y a « pas un seul vaisseau marchand, naviguant sous pavillon français, quel « autre moyen d'exportation avons-nous que l'emploi des vaisseaux « neutres ? » De même, en 1917, on pouvait dire en toute exactitude qu'il n'y avait sur aucune mer aucun navire de commerce naviguant sous pavillon allemand ou sous un autre pavillon ennemi.

Il est important, à cause des critiques qui furent alors formulées contre ces actes — spécialement en ce qui concerne l'Amérique — de se remémorer quel était l'état de choses en 1806 et en 1807, avant la publication des Ordres en Conseil ; on leur dénia le caractère de « mesures de représailles », pour la raison que les décrets de Napoléon n'étaient pas susceptibles d'être mis à exécution, qu'ils n'étaient que *bruta fulmina*, et que, par suite, il n'y avait pas matière à représailles.

Le but que visait Napoléon, par son fameux « Blocus Continental », n'était autre que l'anéantissement complet du commerce britannique : il

entendait, à cet effet, employer tous les moyens qui lui paraissaient bons. C'est à Berlin, dans l'état d'âme du conquérant qui venait, un mois plus tôt, d'écraser la Prusse à la bataille d'Iéna, qu'il édicta son premier décret. Ce document, basé sur des exposés de faits inexacts, déclarait : que les Iles Britanniques étaient mises en état de blocus ; que tout commerce et toute correspondance étaient interdits avec elles ; que tout magasin, toute catégorie de marchandises, toute espèce de propriété *appartenant à des sujets anglais* devaient être considérées comme de bonne prise ; qu'aucun navire en provenance d'Angleterre ou de ses colonies, ou y ayant touché, ne pouvait être admis dans aucun port ; et autres dispositions du même ordre. Trois jours plus tard, le 24 novembre 1806, comme premier acte d'exécution, le décret faisait l'objet d'une notification du Ministre de France au Sénat de Hambourg laquelle portait « qu'un grand nombre des « habitants de la ville de Hambourg... étant notoirement dévoués à la « cause de l'Angleterre, S. M. l'Empereur et Roi s'est vu à regret forcé de « faire occuper cette ville » pour assurer la mise en vigueur du décret rendu : ce fut exécuté le même jour par le maréchal Mortier et une division de l'armée française.

Le premier Ordre en Conseil britannique — de janvier 1807 — interdisait aux neutres tout trafic entre les ports appartenant à la France ou à ses alliés ou placés sous leur contrôle de telle façon que les navires britanniques ne pouvaient commercer avec eux ; il décidait que les navires se livrant à ce trafic seraient, après avertissement, capturés et arraisonnés pour être, conjointement avec leurs cargaisons, condamnés comme prises. Il est important de faire remarquer quelles étaient la justification et la portée données à l'Ordre ainsi qu'il résultait du préambule. Celui-ci posait en principe que les tentatives de l'ennemi pour arrêter tout commerce neutre avec les Dominions britanniques fournissaient « un incontestable droit à prendre des mesures de représailles et « autorisaient ce pays à lancer contre la France la même interdiction de « commerce ; et que Sa Majesté, quoique répugnant à suivre l'exemple de « l'ennemi dans une voie aussi préjudiciable à toutes les nations non « engagées dans la guerre, se voyait cependant tenue, pour la légitime « défense des droits et des intérêts de son peuple, de ne pas tolérer de « pareils agissements de l'ennemi sans essayer de prévenir sa violence et « de retourner sur lui les effets de sa propre injustice ».

L'Ordre suivant, du 11 novembre 1807, exposait que le premier Ordre n'avait pas procuré le résultat désiré, à savoir de forcer l'ennemi à retirer ses mesures ou d'amener les nations neutres à s'interposer pour en obtenir l'abrogation ; mais qu'au contraire lesdites mesures s'exécutaient avec une rigueur accrue et qu'une réaction encore plus rigoureuse devenait nécessaire contre elles. Il édictait ensuite diverses prescriptions qui n'ont pas besoin d'être rapportées ici dans le détail et dont la principale était que « tous les ports et places de la France, de ses alliés et de tous autres pays « en guerre avec Sa Majesté, tous les ports et places de contrées d'Europe « non en guerre, mais dont le pavillon britannique est exclu, tous ports et

« places des colonies appartenant aux ennemis de Sa Majesté, seraient « désormais, et sauf les exceptions ci-après indiquées, soumis aux mêmes « restrictions quant au commerce et à la navigation que s'ils étaient effec- « tivement bloqués par les forces navales de Sa Majesté de la façon la plus « rigoureuse et la plus étroite ».

Ensuite parut le décret de Milan, de décembre 1807, qui était encore plus violent que son devancier de Berlin. Je n'en rappellerai pas les prescriptions ni celles de quelques autres Ordres de moindre importance pris encore dans ce pays : elles n'apportent aucun secours. Mais il faut mentionner l'Ordre en Conseil britannique du 26 avril 1809, qui abrogea celui de novembre 1807 et introduisit certains adoucissements au profit des neutres, spécialement des Etats-Unis d'Amérique. Cet Ordre de 1809 et celui de janvier 1807 étaient ceux qui étaient en vigueur lors des décisions rendues par Sir William Scott dans les affaires du *Fox* (Edw. 311 ; 2 Eng. P. C. 61) et du *Snipe* (Edw. 381).

Avant d'examiner ces deux décisions, je m'arrêterai sur quelques autres points qui, antérieurs en date, sont importants au point de vue de la question de la légalité des Ordres en Conseil et projettent un jour significatif sur ces sentences et d'autres rendues par les Lords Commissaires d'Appel en matière de Prises.

La validité en droit et la politique des Ordres en Conseil ont été amplement débattues au Parlement et discutées par les sommités commerciales. De la politique et de ses conséquences, non plus que du système des licences qui fut ensuite en faveur, une Cour des Prises n'a pas à connaître.

Pour bien apprécier les discussions qui ont eut lieu sur la légalité des Ordres, seules choses qui nous intéressent, il est essentiel de retenir que les opposants aux Ordres étaient en somme les champions de la cause de l'Amérique neutre. Il fut affirmé de façon constante que M. Decrès, le Ministre français de la Marine, avait pris, vis-à-vis du Gouvernement américain, des engagements en vertu desquels les décrets de blocus ne devaient pas être appliqués contre les Etats-Unis; d'où l'on concluait, pour infirmer les Ordres, qu'aucune mesure de représailles pouvant atteindre les Etats-Unis n'était, dans de telles conditions, susceptible d'être justifiée; en outre, comme je l'ai déjà dit, on faisait valoir que la flotte française n'avait pas la puissance d'exécuter les menaces de Napoléon et n'avait pas essayé de le faire; en conséquence l'on se trouvait en présence de menaces absolument vaines, à l'endroit desquelles des mesures de représailles n'étaient ni nécessaires ni justifiables.

Il ne saurait y avoir, à mon avis, d'incorrection légale à ce que je rapporte les vues d'hommes d'Etats et de jurisconsultes — en dehors des Cours de Justice — sur des questions touchant le droit international, surtout dans les exemples spéciaux que je citerai.

J'attirerai d'abord l'attention sur l'opinion exprimée par Sir William Grant à la Chambre des Communes au cours du débat sur les Ordres en Conseil. Il était alors Master of the Rolls. La plus haute réputation s'attachait à son caractère et à sa science. Lord Brougham a écrit de lui qu'il

était « à certains égards, l'individualité la plus remarquable de son temps « – et, en tous cas, celle qui a fait le plus d'honneur aux fonctions judi-« ciaires », et que, quand il était debout à son banc, « le génie de l'homme « brillait avec un éclat extraordinaire » ; il l'a encore dépeint comme « le « modèle parfait du Juge ». Une autre éminente notabilité, Lord Campbell, a dit de lui : « heureusement pour le public, la charge de Master of the Rolls « était alors » — c'était l'époque où Lord Erskine était Lord Chancelier — « remplie par Sir William Grant, un homme qui donnait la plus haute « impression de ce que peut être un magistrat parfait. » On ne saurait concevoir plus magnifiques éloges, surtout venant de deux témoins qui ne péchaient pas par excès d'indulgence ou de générosité dans leurs appréciations sur leurs contemporains. En tout cas il est un fait d'une portée toute particulière, c'est qu'au moment où il engageait sa grande réputation en formulant les opinions que je vais citer, Sir William Grant était Juge Président des Lords Commissaires composant la Cour d'appel pour les décisions de la Haute Cour d'Amirauté, en matière de Prises, devant laquelle les questions de droit relatives aux Ordres en Conseil pouvaient être et étaient en fait soulevées.

Dans la séance du 5 février 1808, Sir William Grant, se rangeant à l'opinion du Dr Laurence — lui-même jurisconsulte éminent des Cours d'Amirauté et de Prises —, s'exprima ainsi :

« Son honorable et éminent ami » — le Dr Laurence — « a admis que « des mesures de l'espèce envisagée pouvaient se justifier en vertu du « principe des représailles et il est d'accord avec lui pour estimer que, si « ces mesures sont susceptibles d'avoir des répercussions sur les neutres « innocents, il convient d'examiner soigneusement s'il y a lieu d'y recourir. « Son honorable et éminent ami a déclaré que ces mesures ne peuvent « venir qu'à la suite d'actes positifs de l'ennemi, sans quoi elles ne consti-« tueraient pas des représailles. A cette doctrine l'orateur adhère en partie ; « mais il est d'avis que, si l'ennemi s'écarte des règles de la justice, nous « sommes justifiés à user de représailles en substance et non tenus de « nous attacher à la forme. Les Ordres en Conseil ne modifient pas, ne « peuvent pas modifier le droit international. Si le roi prend une décision, « c'est pour ne pas laisser les Cours déterminer ce qui est le droit, mais « la déclaration du droit n'altère pas le droit international, elle avait « à être justifiée par ce droit... Certaines personnes se font une « notion étrange du droit international quand elles supposent qu'un pays « ne peut accomplir des actes énergiques en vue de sa propre conservation, « sans violer la règle de conduite. Il ne peut y avoir violation des règles « quand le cas est en dehors de celles-ci. Si l'ennemi s'est affranchi de la « règle il est de notre devoir de ne pas rester enchaînés par elle et d'infli-« ger à la partie adverse le traitement qu'elle s'est proposé de nous appli-« quer, jusqu'à ce que nous l'ayons contrainte à signer la paix. Si la « France doit continuer à bénéficier de tous les avantages du commerce « sous le couvert des neutres pendant que nous subirons tous les « dommages que ses décrets peuvent nous causer, nous n'aurons aucun

« moyen de la forcer à la paix et ce pays sera bientôt réduit à l'alternative « ou de se soumettre lui-même aux conditions de paix qui lui seront dictées « ou de poursuivre la guerre indéfiniment. L'orateur pense qu'il faudrait « faire sentir à l'Europe qu'une puissance maritime est beaucoup moins « dépendante du continent que celui-ci ne l'est de celle-là. Il ne peut « admettre que son pays doive périr, pour l'unique raison que les mesures « qui seraient indispensables pour sa préservation auraient des effets « fâcheux pour les intérêts neutres, intérêts auxquels Bonaparte n'a pas « hésité à porter atteinte le premier. Il n'y a pas de contrat sans obligations « réciproques; si les neutres n'ont pu amener l'autre partie à se conformer « au droit international, ils ne peuvent se plaindre de ce que nous ne nous « y conformions pas..., les derniers Ordres étaient conformes au droit « international, sur la base du principe des représailles... » (Hansard, 1res séries, vol. 10, col. 332 et s.)

C'est donc à bon droit que l'on peut citer Sir William Grant comme ayant apporté le témoignage de sa grande autorité à l'appui des Ordres en Conseil qu'il a déclarés justifiés en droit international comme mesures de représailles.

Dix jours plus tard, Sir John Nicholl prenait la parole dans les débats en seconde lecture sur le Bill relatif aux Ordres en Conseil. Il était alors Avocat Général du Roi. Sa voix était donc celle d'un homme à qui sa charge imposait une responsabilité. Il débuta en disant que la Chambre attendait évidemment de lui qu'il fournît une opinion motivée et que, pour répondre à cette attente, il lui était nécessaire de jeter un regard sur la politique, en même temps que sur la légalité des mesures en discussion. Je dois mentionner qu'en 1809 et 1810, Sir John Nicholl était aussi l'un des Lords Commissaires de la Cour d'appel en matière de prises et qu'il siégeait dans des affaires où la légalité des Ordres en Conseil dont il s'agit paraît avoir été mise en cause. Son discours très étendu avait été sans aucun doute soigneusement préparé. Les parties essentielles en sont rapportées comme suit : « Il est dès lors évident que le décret du Gouvernement Français, en « date du 21 novembre 1806, est à la base de la présente discussion... L'effet « de ce décret était de nous couper de toute relation avec les puissances « étrangères et, non-seulement d'empêcher ces dernières de continuer « leur commerce avec ce pays, mais encore d'ôter toute sécurité au trafic « des nations neutres entre elles... Les attaques qu'invoquait le Gouver-« nement Français pour la justification de son décret étaient purement « imaginaires. Quel était, par suite, le devoir de ce pays et des « autres nations, en présence d'un pareil attentat ? Incontestablement, de « riposter à un mode aussi inusité de faire la guerre par des actes de « représailles et de rétorsion contre l'ennemi. Il était de notre devoir de « le faire avec tous les ménagements possibles à l'égard des autres pays. « Bien que ce soit un juste principe du droit international que les nations « neutres doivent nécessairement pâtir, dans une certaine mesure, des « méthodes adoptées par les puissances en guerre, celles-ci ont cependant « l'indubitable obligation de s'efforcer de rendre ces répercussions aussi

« peu dommageables que possible pour les neutres... Il faut se rappeler que « notre commerce constitue pour nous le nerf de la guerre ; les mesures « de représailles adoptées étaient donc indispensables pour notre préser- « vation et notre défense... Ainsi, en vertu du droit de représailles, notre « justification est absolue... et j'ajouterai qu'elle est fondée sur le droit « international... En 1798, la Russie, pour réagir contre les agressions et la « tyrannie outrecuidante de la France, fit paraître un Ordre beaucoup plus « sévère que ceux promulgués par la Grande-Bretagne et si fortement cri- « tiqués ; cet Ordre autorisait la saisie de tous les navires faisant route vers « la France. Je soutiens que la conformité de ces Ordres avec le droit inter- « national ne peut être considérée abstraitement. On demandera peut-être : « Voulez-vous repousser l'injustice par l'injustice? Non. Mais je demanderai, « à mon tour, s'il faut souffrir qu'un des belligérants puisse se conduire à « l'égard de l'autre de la façon la plus injuste et la plus contraire au droit « international, alors que le second devra continuer à observer les usages « reçus et à modeler d'après eux sa conduite ? Je soutiens que la France « a agi contre ce pays en violation ouverte de tout droit international et je « maintiens que ce pays est justifié quand il la frappe de représailles. C'est « donc, dira-t-on, qu'il n'y a pas lieu d'observer le droit international. Je « proteste de toutes mes forces contre un tel principe. Rien d'autre que la « plus extrême nécessité ne saurait permettre de déroger à ces lois. Si « cependant votre ennemi ne se tient plus pour lié par elles, j'estime que « vous n'avez d'autre ressource que d'en revenir aux règles élémentaires « et de ne songer qu'à votre propre conservation. — L'on a beaucoup « parlé des atteintes aux droits des neutres, mais je n'ai entendu dire que « bien peu de chose des devoirs de ces derniers. L'intention des auteurs des « Ordres en Conseil n'a jamais été de faire échec aux droits des neutres. « Si l'Amérique en souffre c'est inévitable quand ses intérêts sont tellement « liés à la guerre actuelle entre ce pays et la France. Ces mesures qui « atteignent l'Amérique ne sont en elles-mêmes dirigées que contre la « France et n'ont pas pour objectif de nuire aux droits des neutres ». (Hansard, 1res séries, vol. 10, col. 666, 667, 673, 674).

Ces citations suffisent en ce qui concerne la légalité des Ordres en Conseil, mais l'on me pardonnera d'extraire encore du même discours le passage qui suit. On comprendra facilement pourquoi : bien que prononcées il y a plus d'un siècle, ces paroles sont encore d'une singulière actualité.

« La période dans laquelle nous vivons est d'une horreur sans exemple ; « le conflit où nous sommes engagés, d'une grandeur sans précédent. Nous « possédons l'empire des mers ; la France domine sur terre ; jusque-là « nous sommes sur un pied de complète égalité. Je déplore d'entendre en « ce moment, par suite de je ne sais quelle aberration, tant de cris s'élever « qui réclament la paix. Ceux qui préconisent cette solution sont-ils assurés « que la paix serait saine, solide, durable ? Je crains fort qu'aucune paix « semblable ne soit possible aujourd'hui. J'ai l'espoir qu'en poursuivant « la lutte avec l'ardeur et l'énergie qui conviennent à un peuple libre, « l'issue sera rapide, honorable et glorieuse ». (col. 675).

Peu après, le 10 mars 1808, une autre éminente autorité parlait à son tour, en troisième lecture du Bill, Sir William Scott. Il était alors, et depuis plusieurs années, Juge de la Haute Cour d'Amirauté et des Prises; à ce titre, il avait déjà édifié une œuvre considérable en matière de droit des prises et qui est restée une des assises de la doctrine non seulement dans ces îles, mais encore dans d'autres pays et notamment aux Etats-Unis d'Amérique.

Les *Parliamentary Debates* rapportent que : « Sir William Scott entama « une savante discussion sur le droit international qui, étant de sa nature, « conventionnel ne demeure obligatoire qu'autant que toutes les parties en « cause observent les règles convenues. Si l'une des parties transgresse « ces règles, l'autre n'est plus tenue que d'obéir aux préceptes de la justice « naturelle; et cette dernière reconnaît la loi du talion comme partie du « droit de légitime défense. Les mesures de représailles, ainsi que le mon- « tra l'éminent Juge, ne sont limitées que par la portée même des attaques « qui ont obligé à y recourir. Si l'ennemi se borne à employer les modes « usuels de faire la guerre, son adversaire doit de son côté se plier aux « mêmes restrictions; mais si le premier met en œuvre des moyens non « autorisés, il est alors licite pour le second de le poursuivre, même en « territoire neutre. Ce droit n'est pas discutable; la seule question peut « être de savoir quelles précautions il convient d'observer en l'exerçant ». (Hansard, 1res séries, vol. 10, col. 1066).

Le discours a été certainement assez infidèlement reproduit, car les arguments qu'il contient n'ont pas la logique et la force de persuasion habituelles à Sir William Scott, mais le fait demeure que, tant au Sénat qu'au Forum, Sir William Scott a justifié les Ordres.

Pour finir, je signalerai un remarquable discours du grand Lord Erskine au sujet du droit international et des Ordres en Conseil. Ce discours est d'autant plus intéressant que son auteur s'éleva avec force contre la politique des Ordres en Conseil, principalement en raison de leurs répercussions sur les Etats-Unis d'Amérique, et que les motifs pour lesquels il en contestait la légalité en tant que mesures de représailles dans les circonstances particulières de l'époque, étaient, en bref, que les décrets de Berlin et de Milan n'avaient pas été mis à exécution à l'encontre de l'Amérique ni acceptés par elle. Par suite, les opinions émises par cet homme éminent pour approuver les représailles dans d'autres cas non seulement ne perdent pas de leur valeur mais n'en ont, au contraire, que plus d'importance, à raison de son attitude générale d'opposition basée sur ces raisons spéciales. Le discours en question fut prononcé à la Chambre des Lords le 8 mars 1808. C'est un morceau d'une grande éloquence et qui a été extrêmement travaillé. J'essaierai de restreindre autant que possible mes citations, tout en montrant de quel poids sont les vues de Lord Erskine pour la solution des difficultés soulevées dans le procès actuel.

Il présenta une série de motions dont la troisième était ainsi conçue : « Que le droit international est une partie du droit national et que les « nations neutres, qui ne s'interposent pas dans la guerre entre Sa Majesté

« et ses ennemis, ont un droit légal à la liberté du commerce et de la navi-
« gation qui leur est assurée par le droit des gens ». (Hansard, 1res séries, vol. 10, col, 934).

Ce point, disait-il, peut être admis sans démonstration, en faisant abstraction des circonstances exceptionnelles. En effet, il semble qu'il y ait là un axiome. Mais le membre de phrase : « La liberté du commerce et de la « navigation qui leur est assurée par le droit des gens » paraît constituer une pétition de principe. Après quelques mots consacrés à la discussion de la proposition générale, l'orateur continuait cependant de la sorte (col. 936) : « Je suis prêt toutefois à admettre que ce n'est là que la condi- « tion ordinaire des neutres tant que les belligérants observent l'un vis-à- « vis de l'autre les règles du droit international. J'admets qu'un état de « choses différent peut exister, à l'égard duquel le droit public n'est pas « muet mais se guide sur les mêmes principes de raison et de justice. Il « vaut mieux exposer tout de suite le cas concret qui donne naissance à la « controverse, plutôt que d'en forger d'autres, dont la solution pourrait « être discutée. — La France, par son décret du 21 novembre 1806 (pris, pour « l'instant, dans son interprétation la plus sévère, sans tenir compte des « retouches subséquentes), a annnoncé sa résolution d'infliger à ce pays « un traitement non autorisé par le droit public, en déclarant sujets à cap- « ture, avec leurs cargaisons, les navires neutres porteurs de matières pre- « mières et de produits manufacturés, qui se rendent en Grande-Bretagne « ou qui en proviennent selon le cours normal de leurs opérations commer- « ciales. La règle ainsi proclamée est incontestablement contraire au droit « des gens, car elle conduit, même dans les rapports entre belligérants (et « sans considérer les droits des neutres) à une aggravation des maux de la « guerre que l'humanité et une sage politique réprouvent, et, à ce titre, « elle ne peut être admise dans la pratique des Etats civilisés. Un tel « décret, s'il était mis à exécution, donnerait à l'autre belligérant le droit « d'user de représailles. Aussi bien, en tant qu'il s'agit des seuls belligé- « rants, je n'ai pas un instant l'intention de contester que la publication « d'une ordonnance aussi injuste n'autorise le belligérant atteint à s'affran- « chir, en ce qui le concerne personnellement, des obligations du droit des « gens vis-à-vis de son adversaire. Mais ce serait abuser gravement du « terme « représailles » que d'en étendre la portée de l'épaisseur seulement « d'un cheveu, tant qu'il n'a pas été commis, sous l'empire du décret, un « acte contre un neutre qui, par le tort causé à celui-ci, ait un effet nui- « sible pour le belligérant provoqué. — Il est, en effet, profondément « étonnant de voir le mot « représailles (retaliation) » déformé, perverti « d'une façon qui répugne également à la grammaire et au sens commun. « Retaliation », dans l'interprétation stricte et littérale du mot, est formé « de re et de talio, comme vous le trouvez dans tous les dictionnaires, et « signifie : rendre le même pour le même. C'est pourquoi, en laissant de « côté les particularités du cas, le terme « retaliation » ne peut s'appliquer « qu'au fait de rendre le même pour le même à l'ennemi auteur de l'acte « nuisible. Par « le même pour le même » je n'entends pas que l'acte de repré-

« sailles dirigé contre l'ennemi doive être identique à celui de l'ennemi : « ce serait ergoter sur les mots, car je dois pouvoir riposter à mon agres- « seur par l'emploi de tous les moyens susceptibles de parer au dommage « causé et de me garantir contre ses conséquences. Aussi n'a-t-on jamais sou- « tenu, comme le supposait récemment un noble Lord, que, si l'ennemi, au « cours des hostilités, viole un territoire neutre, l'autre belligérant n'a d'autre « droit que de l'y poursuivre, comme s'il le chassait à la piste : certaine- « ment non. — Le neutre, en pareil cas, soit volontairement, soit par fai- « blesse, est devenu un instrument direct d'attaque; il ne me doit pas « seulement le même accès sur son territoire ainsi violé, mais il doit me « fournir toutes les facilités pour me permettre de détourner le danger qui « résulte pour moi de l'entrée de l'ennemi sur son sol... Si le décret por- « tant interdiction de commercer avec nous et de fréquenter nos ports, est « mis à exécution à l'égard d'un neutre, celui-ci ne doit pas s'y soumettre, car « si les prohibitions édictées sont observées, nous aurons à subir un préjudice « du fait de l'interruption du trafic entre ce neutre et nous. Le neutre qui « se soumet aux volontés injustes d'un des belligérants intervient dans la « guerre et perd son caractère de neutre; les représailles sont alors non « seulement admissibles, mais absolument justes et légales et, quel que « soit le motif de la soumission du neutre, impuissance à résister ou toute « autre cause n'impliquant ni esprit d'hostilité ni fraude, nous avons indis- « cutablement le droit d'exiger qu'il accepte de nous le même traitement « que celui qu'il tolère de la part de l'ennemi, sans quoi ce serait à notre « détriment qu'il continuerait à commercer librement avec notre adver- « saire, aidant ce dernier à supporter le poids de la guerre et contribuant « à augmenter les difficultés qu'il nous crée illégalement. Dans ce cas, le « terme de « retaliation » n'est peut être pas applicable vis-à-vis du neutre « de façon strictement littérale, mais il l'est certainement au fond des « choses et en toute justice; car il y a, en fait, représailles à l'égard de « l'ennemi et du neutre conjointement..., qui, l'un par son action, l'autre « par sa soumission à cette action, sont, à des titres égaux, responsables de « l'interruption de notre commerce. Mais je ne puis concevoir d'idée plus « déraisonnable que celle de représailles exercées sur un neutre à l'encontre « duquel le décret n'a pas été mis à exécution, puisque ce n'est que par la « mise à exécution contre lui qu'un préjudice peut nous être causé. Quel « droit pourrions-nous avoir de nous plaindre d'un neutre et de prendre « des mesures contre lui, s'il n'est, en aucune manière, devenu l'instrument « de l'action injuste de l'ennemi ? Quel droit pourrions-nous avoir d'inter- « dire son trafic légal avec l'ennemi, si, en dépit du décret critiqué, nous « avons continué nous-mêmes, sans trouble, à commercer avec ce neutre, « exactement comme si le décret n'avait jamais existé ? Comment pourrions- « nous être fondés à user de représailles à l'égard d'un neutre qui n'a rien « fait personnellement, ni rien toléré de la part de l'ennemi, puisque ce « n'est que par son action directe ou par sa soumission aux exigences de « notre adversaire que nous pouvons nous-mêmes éprouver un préjudice? « — Mais j'ai entendu dire ici :... Devions-nous attendre trois mois pour être

« informés des dispositions et intentions de l'Amérique ? Puis, trois mois « encore, si elles demeuraient douteuses ? Et peut-être trois mois de plus, « pour acquérir une certitude qui aurait résulté de ce qu'on aurait com- « mencé à agir contre nous ? Certainement non ; non, pas une heure après « que la France aurait agi en vertu du décret en prononçant des confis- « cations dans ses Cours de Prises, si l'Amérique, mise au courant de ces « décisions, s'y était soumise et, du consentement de son Gouvernement, « avait continué à commercer avec la France comme avec une nation « amie. J'aurais considéré qu'il y avait là la preuve évidente d'un acquies- « cement ; mais le terme d'acquiescement, appliqué à l'Amérique, tout « comme celui de représailles, m'apparaît comme entièrement inintelligible « tant que la France n'a pas accompli un premier acte d'exécution de son « décret, surtout après la réponse qui a été fournie à la demande d'expli- « cation du général Armstrong ; car, comment pourrait-on dire que l'Amé- « rique a acquiescé à l'interruption de son commerce si, en aucun cas, son « commerce n'a été interrompu ? »

L'orateur mentionna alors l'engagement que l'on disait avoir été pris par M. Decrès vis-à-vis du général Armstrong et auquel j'ai déjà fait allusion, mais ce fut pour ajouter (col. 939) : « Pour l'instant, j'entends laisser entiè- « rement de côté les déclarations de M. Decrès et m'en tenir uniquement « au fait de la non-exécution du décret, pour examiner le bien fondé des « conséquences terribles qui, à ce qu'il apparaît, auraient fondu sur nous « si nous avions attendu que le décret eût commencé à être appliqué et que « l'Amérique y eût donné son acquiescement ».

Après avoir traité très complètement des faits, Lord Erskine termina ainsi cette partie de son argumentation (col. 948, 949) : « Je pense donc avoir « établi qu'il n'y a absolument aucune justification de l'Ordre du 11 novem- « bre, que l'on se place au point de vue de l'exécution du décret ou à celui « de l'acquiescement de l'Amérique ; cette dernière, aussi bien, n'a jamais « contesté que le principe des représailles dût s'appliquer au cas où le « décret aurait reçu un commencement d'exécution et où elle y aurait « acquiescé : tout au contraire, M. Madison, dès sa première lettre à votre « ministre à Washington, a dit : « Le respect que les Etats-Unis ont de « leur neutralité et des droits qu'elle leur confère doit être un gage suffi- « sant de leur volonté de ne jamais se rendre, par une adhésion coupable, « complices des attentats que peut préméditer contre le commerce de son « adversaire un belligérant décidé à abuser des avantages reconnus aux « neutres.... ». Etant ainsi démontré par des faits qui ne sont ni ne peuvent « être contestés, que le décret français n'a pas été exécuté à l'encontre de « l'Amérique et que celle-ci n'a même jamais acquiescé, en ce qui la « concernait, au principe et à la publication de cet acte, il nous faut « revenir au droit des gens ; nous sommes liés par ses principes ordinaires « et régis par son application universelle. Les circonstances sur lesquelles « s'appuyaient les nouveaux errements étant écartées, cette norme est la « seule selon laquelle la justice de notre conduite envers les autres nations « puisse être appréciée ».

(La référence faite ci-dessus avait trait à une dépêche, en date du 20 mars 1807, de M. James Madison, Secrétaire d'Etat américain, plus tard Président des Etats-Unis, au représentant britannique à Washington.)

Après avoir traité de l'application du droit des gens dans les circonstances normales, Lord Erskine aborda la question du caractère obligatoire des Ordres en Conseil pour la Cour des Prises. Il s'exprima à cet égard de la façon suivante (col. 957) : « On me demandera peut-être maintenant « si, pour les raisons que j'ai données, j'entends soutenir que le Juge « d'Amirauté devra ne pas donner effet aux Ordres en Conseil. On dira « probablement que mon argumentation emporte cette conséquence ; si, « en effet, Sa Majesté n'a pas le pouvoir de dicter à ses tribunaux de prises « des règles contraires au droit des gens, la règle formulée par les « Ordres doit, conformément à ma théorie, être rejetée par ces juridictions. « Je demande qu'on accorde la plus sérieuse attention à ma réponse à cette « apparence de dilemme. C'est, en effet, le centre du sujet. Et c'est dans « cette vue que j'ai insisté aussi longuement sur l'injustice qu'il y avait à « introduire dans le préambule de l'Ordre l'affirmation de faits inexistants; « car je maintiens que, sans le préambule, le Juge d'Amirauté ne pourrait, « selon toutes les autorités et spécialement selon sa propre jurisprudence, « donner effet à ces dispositions exceptionnelles. Mais, étant donné le « préambule qui s'impose à lui comme vrai, je n'ai pas prétendu « que l'Ordre n'eût pas force de loi pour la Cour. — J'admets de la façon « la plus absolue, que la mission et le devoir du Roi dans l'Etat est de « communiquer avec les Cours d'Amirauté et de Prises et de leur adres- « ser, de temps en temps, des Ordres pour les guider. Le Roi seul peut dire « qui est ennemi et qui ne l'est pas, comme aussi faire connaître quelles « nations il estime devoir considérer comme ennemies même avant « toute déclaration de guerre. En l'absence de telles déclarations offi- « cielles les Cours d'Amirauté et de Prises ne pourraient rien faire. « J'admets que, dans le cas qui nous occupe, il appartenait au roi de « notifier à la Cour d'Amirauté le décret hostile de la France et de l'infor- « mer aussi, si les faits étaient exacts, que ce décret avait été mis à « exécution contre l'Amérique et que celle-ci n'y avait pas opposé de « résistance. Si Sa Majesté, sur des avis injustes ou erronés, a été conduite « à notifier de tels faits, ceux-ci ne peuvent être contestés par la Cour « d'Amirauté qui a le devoir de les accueillir comme vrais. J'admets enfin « que la règle édictée par le roi à l'occasion des faits qu'il notifie s'impose « à la Cour et doit commander son action, à moins que, selon le jugement « et la conscience, cette règle ne soit évidemment et manifestement con- « traire au droit des gens. Mais je maintiens et affirme positivement que, « dans le cas présent, l'Ordre du 1er novembre, dépouillé de son préambule, « serait directement en contradiction avec le droit international et que les « juges des Cours d'Amirauté et des Cours de Prises auraient eu le devoir « de se refuser à l'appliquer ».

Dans le reste de son long discours, l'orateur ne traita plus guère que des prescriptions du droit interne et d'autres questions sans intérêt actuel.

Après la réponse du Lord Chancelier, Lord Eldon, qui justifia les Ordres en invoquant le principe des représailles et en faisant ressortir que ces actes étaient dirigés contre l'ennemi seul et non contre les neutres et que ces derniers n'étaient atteints qu'indirectement, quoique par une répercussion inévitable, dans leur commerce, Lord Erskine répliqua en reproduisant les arguments qu'il avait formulés à l'appui de ses motions et en répétant l'affirmation que : « Nous n'avions pas le droit d'user de repré« sailles par l'intermédiaire d'un neutre sauf si cet Etat est trop faible pour « résister ou se montre disposé à acquiescer ». (Col. 976).

C'est un fait significatif qu'en dépit des discussions et des controverses publiques de 1807 et des années suivantes, on ne peut citer aucune décision de la Cour des Prises britannique contestant la validité des Ordres en Conseil. Cette Cour, comme aussi les Cours des Prises des colonies, a eu, en 1809 et en 1810, à juger un certain nombre d'affaires qui n'ont pas été insérées dans les Recueils, mais à propos desquelles on peut cependant affirmer, d'après les dossiers, que la question de la validité des Ordres a été soulevée et discutée. Dans les cas où il y a eu appel, les sentences de condamnation ont toutes été confirmées par la juridiction du second degré; aucune d'entre elles ne contenait une déclaration quelconque contre la légalité des Ordres. Plusieurs de ces affaires ont été jugées en mars 1810. La Cour se composait alors de Sir William Grant, Sir William Wynne et sir John Nicholl, avec adjonction de Sir William Scott quand elle avait à statuer en appel sur les décisions d'une Cour de Vice-Amirauté. Je mentionnerai seulement une affaire jugée en appel par la Cour ainsi constituée à quatre Juges, celle du navire *Nymph* (non rapportée), capturé avec sa cargaison en se rendant à Leghorn et déclaré de bonne prise par la Cour de Vice-Amirauté de Malte. Toute la thèse du défendeur en appel consista à justifier la condamnation du navire et de la cargaison par l'argument que la capture avait été effectuée à bon droit, par application de l'Ordre en Conseil de janvier 1807. L'appel fut rejeté et la sentence de condamnation confirmée par la Cour, le 15 mars 1810.

En 1811, Sir William Scott eut à juger le cas du *Fox* (Edw. 311; 2 Eng. P. C. 61). Le compte-rendu d'Edwards ne donne pas la discussion, mais il résulte du jugement que la légalité des ordres en vigueur — qui étaient alors ceux du 7 janvier 1807 et du 26 avril 1809 — ne fut pas attaquée. L'*Annual Register* de 1811 traite de l'affaire d'une façon un peu plus étendue et révèle le fait que divers autres cas, aux circonstances analogues et mettant en jeu le même principe, avaient été tranchés dans le même sens. Comme l'*Annual Register* de ladite année n'est pas d'une consultation facile, il peut y avoir intérêt à reproduire son compte-rendu qui complète celui du recueil d'Edwards. Les termes en sont les suivants (col. 89) :

« Cour d'Amirauté, Doctors'Commons. — Navire *Fox*. — 22 juin.

« Le jugement de la Cour dans cette importante affaire a été rendu hier « matin; il avait été renvoyé dans l'attente d'une communication officielle « de l'abrogation des Décrets de Berlin et de Milan, qui servaient de fon« dement aux Ordres en Conseil britanniques en vertu desquels avait eu

« lieu la capture du navire en question. Le *Fox* avait fait voile de Boston « (Etats-Unis) vers Cherbourg ; en cours de route, il fut saisi, le 15 novem- « bre dernier (1810), par la frégate *Amethyst*, commandée par Sir Michael « Seymour. Une réclamation fut introduite par les propriétaires arguant « de leur qualité de sujets neutres et l'affaire vint à l'audience le 30 mai « écoulé [1811].

« Il fut soutenu, au nom des capteurs, que, le navire ayant pour destina- « tion un port de France, il y avait de sa part violation des Ordres en « Conseil britanniques du 26 avril 1809 et qu'il était incontestablement pas- « sible de prise en vertu de ces Ordres.

« A l'encontre de cette thèse, la défense fit valoir deux moyens : d'abord, « que les Ordres en Conseil avaient cessé d'exister, puisque les décrets « français, sur lesquels ils étaient fondés, avaient été révoqués ; et ensuite « que, même si ces décrets devaient être considérés comme étant encore en « vigueur, les circonstances d'équité spéciales à la cause devaient incliner « la Cour à exonérer les réclamants de la pénalité à eux infligée en vertu « des Ordres en Conseil.

« Le jugement ayant été renvoyé à la date d'hier, Sir W. Scott fit observer « qu'il ne pourrait sans injustice pour les capteurs retarder davantage la « décision de la Cour ».

Suit un résumé du jugement. Le compte rendu conclut ainsi : « Une sen- « tence de condamnation a donc été prononcée dans cette affaire de même « qu'il en avait été dans divers autres cas aux circonstances analogues et « mettant en jeu le même principe. »

Dans son jugement, Sir William Scott fit ressortir la nouveauté, l'importance et la complexité des Ordres en Conseil, ainsi que l'attention qu'ils avaient excitée dans le pays et à l'étranger. Il est d'autant plus remarquable dans ces conditions que l'on n'ait pas soutenu que ces Ordres, par leur caractère d'actes de représailles, portaient atteinte au droit des gens, alors qu'ils pouvaient être présentés comme tels s'ils étaient considérés comme « originaux et en eux-mêmes ». (Edw. p. 312).

L'éminent juge a dit encore : « ce sont des Ordres de représailles... Je « n'hésite pas à dire qu'ils cesseraient d'être justes s'ils cessaient d'être « pris à titre de représailles ; or ils cesseraient d'être des représailles à « partir du moment où l'ennemi rétracterait d'une façon sincère les mesures « auxquelles ils ont eu pour but de répondre ». Sur la mesure adoptée il « s'explique ainsi (p. 320) : « Ce n'est pas un acte de blocus originaire, « indépendant, devant obéir aux règles normales qui président à cette « opération légale. C'est, en l'espèce, une mesure réflexe, déterminée « par l'acte même de l'ennemi et comme telle relevant de considérations « liées à son caractère spécial... En somme, ce blocus de représailles (si « on peut l'appeler un blocus) correspond exactement à ce principe : il est « interdit aux neutres de commercer avec la France parce que la France « leur interdit de commercer avec l'Angleterre. C'est l'attitude de la France « qui met l'Angleterre en possession du droit, auquel elle ne saurait autre- « ment prétendre, d'interdire le trafic neutre avec l'adversaire. Ayant

« acquis ce droit, elle peut l'exercer en son entier, en toute légiti-
« mité... »

L'année suivante — en 1812 — le cas du *Snipe* (Edw. 381) et d'autres navires américains capturés en cours de voyage à destination ou au retour de la France vint pour décision devant la même Cour. Les points débattus sont établis comme il suit dans le jugement : « Du côté des capteurs on sou-
« tient que le navire et la cargaison sont saisissables en vertu des Ordres
« en Conseil britanniques. Du côté des réclamants, on oppose que ces
« Ordres sont devenus inopérants, attendu que les Décrets français aux-
« quels ils avaient pour but de répondre ont été retirés et qu'en consé-
« quence lesdits Ordres sont caducs en droit et conformément aux pro-
« messes faites et répétées solennellement par le Gouvernement britannique
« de les faire cesser dès que les décrets français auront été effectivement
« révoqués ». La réalité de l'abrogation des Décrets français fut examinée avec soin ; on trouva qu'elle n'était pas établie. Tous les navires et toutes les cargaisons capturés avant le 20 mai 1812 furent déclarés de bonne prise. Sir William Scott avait, en effet, prononcé dans de précédentes affaires des jugements qui ne s'expliquent que par l'opinion qu'il avait que les Ordres étaient valables. Je les rappellerai brièvement, dans l'ordre chronologique.

L'affaire du *Comet* (Edw. 32; Eng. P.C. 10) fut jugée en octobre 1808. La Cour prononça la confiscation — par application de l'Ordre de 1807 — d'un navire allant sur lest de New-York à Nantes. Il est vrai que le jugement indique que Nantes était « soumis à un blocus rigoureux », mais ce blocus est défini comme existant en vertu de l'Ordre en Conseil. On n'avait pas notifié un blocus de Nantes. L'Ordre déclarait que les ports français, sans les nommer, devaient être traités « comme s'ils étaient réellement bloqués ». J'estime que par l'épithète « rigoureux » on n'entendait pas parler d'un blocus effectif, mais qu'on employait ce mot avec le sens qui lui est donné à l'avant-dernier paragraphe du préambule de l'Ordre et dans la clause 1 de l'Ordre lui-même. La décision a été confirmée en appel, le 3 mars 1810, par les Lords Commissaires, qui étaient Sir William Grant, Sir William Wynne et Sir John Nicholl.

Dans l'affaire du *Mercurius* (Edw. 53 ; L. Eng. P.C. 15) jugée en décembre 1808, la validité de l'Ordre de janvier fut reconnue et le navire, qui était en route de Bordeaux sur Brême, aurait été condamné en vertu de l'Ordre sans le fait qu'il avait de lui-même interrompu son voyage pour venir chercher une licence dans un port britannique. Dans l'affaire du *Luna* (Edw. 190), jugée en janvier 1810, l'Ordre du 26 avril 1809 (modifiant celui de novembre 1807 dont il limitait les effets aux ports français et hollandais et à certains ports italiens) fut considéré comme valable. Dans l'affaire du *Speculation* (Edw. 184), jugée en avril 1810, un navire et sa cargaison furent confisqués en vertu du premier Ordre en Conseil, parce que le navire accomplissait un voyage entre deux ports prussiens d'où le pavillon britannique était exclu. Abstraction faite de l'Ordre, ils n'auraient pas été sujets à confiscation. Et en dernier lieu, l'affaire de l'*Arthur* [1814],

(1 Dods. 423) fut jugée sur la base de la validité des Ordres de janvier 1807 et avril 1809 en vertu desquels la capture avait été faite.

Il est intéressant de voir comment le Gouvernement des Etats-Unis considérait la situation après la fin des guerres napoléoniennes. Toutes les Puissances européennes, à l'exception de la Turquie, avaient pris part au Congrès de Vienne. Quand toutes les affaires eurent été réglées, en 1817, M. Adams, alors secrétaire d'Etat des Etats-Unis, écrivit ce qui suit au Ministre anglais M. Rush : « L'abandon des droits de la neutralité sur mer « par *toutes* les puissances alliées au Congrès de Vienne et dans les négo- « ciations qui ont suivi pour le règlement des affaires d'Europe à Paris « a sanctionné tacitement toutes les pratiques britanniques dans les der- « nières guerres, en conséquence aucune de ces puissances n'aurait le « droit de se plaindre si les Etats-Unis, dans le cas où ils seraient engagés « dans une guerre maritime, appliquaient au commerce neutre de tous ces « alliés les doctrines dont ils ont souffert l'application par la Grande- « Bretagne à ce commerce, sans aucune protestation, dans son dernier « conflit avec les Etats-Unis. » M. Adams avait été, vers la fin des guerres napoléoniennes, ambassadeur des Etats-Unis à Londres et connaissait la situation ayant existé entre l'Amérique ainsi que les autres pays neutres et la Grande-Bretagne, du fait des Ordres en Conseil. Il avait pris part à l'élaboration de la Paix de Gand à la fin de la guerre avec l'Amérique et fut ensuite, comme on le sait, Président des Etats-Unis.

De tout ce qui vient d'être dit il apparaît que la matière en discussion a été examinée sous deux points de vue légèrement différents ; ou peut-être, le point de vue étant le même, les résultats de l'examen ont-ils été exprimés de deux façons différentes. Pour les uns, si des mesures de représailles sont rendues licites par la conduite d'un des belligérants manifestement contraire aux règles du droit international et de l'humanité, ces mesures — en admettant qu'elles soient raisonnables, eu égard aux circonstances — peuvent être décrites comme en dehors et au delà des limites du droit des gens, tout en étant justifiables ; pour les autres, les événements qui provoquent ces mesures de représailles étendent ce droit au point d'englober et de couvrir ces mesures dans ses limites. La seconde manière de voir me paraît préférable. C'est parce que les représailles sont considérées comme rentrant dans le droit des gens que les Cours des Prises peuvent les reconnaître et en consacrer les effets.

J'en arrive à l'époque contemporaine.

Au cours de la présente guerre la décision du *Fox* (Edw. 311 ; 2 Eng. P. C. 61) a été discutée par le Comité Judiciaire du Conseil Privé à propos de l'affaire du *Zamora* (1). L'arrêt rendu par Leurs Seigneuries renferme d'importantes observations au sujet des Ordres de représailles. On a fortement soutenu devant moi qu'il n'y avait là que des *dicta* non nécessaires pour la décision. Il est clair et certain que si elles constituaient un motif

(1) Voy. *suprà*, t. II, p. 75 et s.

pour ma décision, ma tâche serait ici plus aisée et plus courte. Mais qu'elles soient seulement des *dicta* ou non, j'accepterais loyalement d'être guidé par elles. J'ajouterai d'ailleurs que je m'y rallie respectueusement. Et tout d'abord, comment cet arrêt s'exprime-t-il au sujet de la décision du *Fox*? Quoique Leurs Seigneuries n'aient pas admis toutes les parties de la sentence de Sir William Scott, néanmoins elles n'ont pas désapprouvé sa décision elle-même. Au contraire, elles semblent y avoir sinon expressément du moins tacitement adhéré dans le passage suivant : « En fait la décision « rendue dans cette affaire tendait à démontrer qu'il n'y avait rien d'incom- « patible avec le droit des gens dans certains Ordres en Conseil édictés par « mesure de représailles pour les Décrets de Berlin et de Milan, quand « bien même, en l'absence de représailles, les Ordres n'auraient pas été « justifiés par le droit international. La décision découlait du principe que, « lorsqu'il existe un juste motif de représailles, les neutres peuvent, de par « le droit des gens, être contraints de subir, par l'effet des actes d'une « Puissance belligérante, des inconvénients dont le degré de gravité ne « pourrait se justifier si aucun motif légitimant les représailles ne s'était « offert ; principe qui a été déjà posé dans l'affaire du *Lucy* [1809] (Edw. 122). » Et un peu plus loin, Leurs Seigneuries s'expriment ainsi sur la théorie même des représailles : « Une ordonnance autorisant des représailles sera « concluante en ce qui concerne les faits exposés, en ce sens qu'elle démon- « trera l'existence d'un motif de représailles ; elle servira parfaitement « à montrer qu'elles sont, dans l'opinion des conseillers de Sa Majesté, les « meilleurs ou uniques moyens de pourvoir aux circonstances ; mais cela « n'exclura pas le droit, pour quiconque a été lésé, de soutenir, et le droit « pour la Cour d'affirmer que ce procédé est injuste en tant qu'il entraîne « pour les neutres des inconvénients exagérés, vu les circonstances ». Cet arrêt a été rendu, naturellement, avant l'Ordre de 1917, mais après celui de 1915, celui-ci contenant un exposé essentiel des faits que celui-là devait reprendre et amplifier. Il est hors de doute que Leurs Seigneuries, dans leur arrêt, ont eu directement en vue l'Ordre de mars 1915. Il est clair par suite qu'à leurs yeux le droit des gens autorisait les représailles prévues, malgré le préjudice — pertes pécuniaires comprises — pouvant être occasionné par lui aux neutres.

Pour toutes les raisons que j'ai données, peut-être trop abondamment, j'estime qu'en l'état des circonstances existant en février 1917, les principes reconnus du droit international justifiaient un Ordre de représailles tendant à restreindre ou à annihiler le commerce de l'ennemi, même si les mesures prescrites étaient en dehors et au delà des règles ordinaires du blocus, qu'il y a de bons précédents et autorités en faveur d'un tel Ordre et que, du moment qu'eu égard à l'ensemble de la situation entre belligérants les mesures en question ne peuvent être tenues pour excessives et déraisonnables vis-à-vis de l'ennemi, les neutres qui entendent continuer à trafiquer avec celui-ci ne sont aucunement fondés à se plaindre ou à réclamer des compensations. J'ajouterai que, si l'exercice de représailles dans les conditions dont il s'agit devait être interdit par le droit des

gens, il faudrait alors admettre que les neutres, laissés libres de commercer sans trouble avec l'ennemi, peuvent devenir les arbitres de l'issue d'une guerre horrible, dans laquelle ils ne sont point parties et qui, non seulement ne leur inflige pas de pertes à eux personnellement, mais encore leur procure des gains.

Les autres points peuvent être traités beaucoup plus rapidement. Si un Ordre de représailles est justifié, celui-ci infligera-t-il aux neutres des inconvénients déraisonnables, compte tenu de tous les éléments de la situation? Un Ordre modéré a été essayé pendant près de deux ans. Il fut, comme on l'a dit, reconnu insuffisant pour atteindre le but légitime que l'on se proposait. Les Conseils de Sa Majesté ont estimé que les mesures prévues par l'Ordre suivant, de 1917, étaient les meilleures ou les seules pour conjurer le danger. Le danger était du caractère le plus grave. L'objectif des auteurs des méthodes de destruction aveugle et illimitée par les sous-marins était d'affamer ces îles en coulant à vue tous navires et cargaisons, neutres ou ennemis, et en faisant périr les marins de toutes nationalités. L'on sait assez que les principaux instigateurs de cette politique lâche et inhumaine promettaient au peuple allemand que l'activité de six à huit mois suffirait pour réduire à merci ce pays et consommer sa ruine. Pour reprendre une phrase d'*Historicus*, le Gouvernement allemand se flattait par ces moyens de « créer un globe terrestre d'où aurait disparu le contour « asymétrique des Iles Britanniques. »

Ayant tous ces faits présents à l'esprit, je ne conçois pas qu'on puisse dire, d'une part, que l'Ordre en Conseil ne se justifie pas vis-à-vis de l'ennemi et, d'autre part, s'il est justifié, que ses répercussions sur les neutres qui sont inévitables, sont déraisonnables de façon à le rendre illégitime.

Le premier Ordre ne soumettait pas à confiscation les marchandises et les navires. Celles-là devaient être séquestrées jusqu'à la fin de la guerre, ceux-ci recouvraient leur liberté après débarquement de leur cargaison. On ne saurait être grandement surpris de ce qu'un tel Ordre ait été reconnu inefficace contre des procédés de guerre sous-marine aussi outranciers. Du moment que les navires neutres demeuraient indemnes, le commerce avec l'ennemi, qui procurait de si gros profits aux armateurs, ne pouvait être atteint de façon bien sensible. Les marchandises d'origine ou de destination ennemie ne pouvaient transiter que par mer. Les navires étaient l'instrument indispensable de ce trafic. Si les représailles destinées à gêner ou même à anéantir le commerce ennemi étaient licites, il fallait nécessairement en venir à arrêter les navires qui participaient à ce commerce. Il a été suggéré qu'il eût suffi de les interner jusqu'à la fin de la guerre. Qui peut l'affirmer? N'aurait-ce pas été aussi rendre un grand service aux neutres que de garder leurs navires et de les préserver du péril des torpillages, pour les leur rendre à la fin de la guerre, à un moment où leur valeur marchande eût été énormément accrue? Pour dire quels Ordres ou quelles mesures de représailles eussent été les plus appropriés, il faudrait pouvoir apprécier avec la plus extrême précision des faits que

je suis infiniment loin de connaître aussi bien que les experts navals. Je me borne à dire, ainsi que je le crois vrai, que le présent Ordre ne renferme rien d'excessif ni dans ses effets vis-à-vis de l'ennemi, ni dans ses effets vis-à-vis des neutres. En ce qui concerne ces derniers, le traitement qui leur est infligé implique des préjudices non différents de ceux qu'ils ont à subir dans les cas de transport de contrebande, de violation ou de tentative de violation de blocus, et même de refus d'obtempérer ou de résistance à l'exercice du droit de visite.

En conséquence, toutes les circonstances étant prises en considération, je rejette l'allégation des réclamants d'après laquelle l'Ordre comporterait des conséquences déraisonnables au détriment des neutres.

Pour terminer, il y a la dernière prétention des réclamants qui comprend deux chefs : tout d'abord le charbon était-il d'origine ennemie ?

Il serait fastidieux d'énumérer la série d'ordres émanés du gouvernement allemand relativement au contrôle des industries et, d'une façon générale, de toutes les affaires situées dans la partie de la Belgique occupée par l'ennemi.

Pour ce qui est de la houille, j'ai déjà indiqué certaines des conditions qui en régissaient l'utilisation et la vente. Il suffira d'ajouter qu'un ordre spécial fut pris par le gouverneur allemand de la Belgique, le 28 avril 1915, dont les dispositions sont les suivantes :

« 1° La répartition de tout le charbon produit en Belgique, du coke, des « briquettes et de tous les sous-produits du coke fabriqués en Belgique, est « confiée au « Bureau Central des charbons » à Anvers, que dirige le chef « des services administratifs du gouvernement général. Ce bureau peut « demander au Gouverneur général d'autoriser la délivrance de licences « pour l'exportation.

« 2° Dans le but de régulariser les opérations sur les marchandises men- « tionnées à l'article 1er, les producteurs sont tenus de mettre toute leur « production à la disposition du « Bureau Central des Charbons » qui sera « l'intermédiaire chargé de déterminer l'utilisation qu'elle devra recevoir.

« Cette utilisation sera faite conformément aux règles établies par le « Bureau Central des Charbons » et approuvées par le Gouverneur géné- « ral. Le montant des ventes réalisées sera remis aux vendeurs.

« Pour couvrir les frais d'organisation et d'administration du « Bureau « Central des Charbons », il sera prélevé une taxe dont le taux sera fixé « par le Chef des Services administratifs, en prenant en considération la « valeur globale de toutes les ventes ;

« 3° Il est interdit aux producteurs d'exécuter des contrats de vente « qu'ils auraient conclus eux-mêmes. L'inexécution de tels contrats en « vertu des prescriptions du présent Ordre ne pourra donner lieu à dom- « mages-intérêts.

« Le « Bureau Central des Charbons » pourra autoriser des dérogations « sur ce point quand il s'agira de contrats destinés à couvrir des besoins « urgents des acheteurs, besoins dont l'existence devra être démontrée.

« 4° Toute personne qui tentera de soustraire les produits en cause aux

« emplois qui en pourront être ordonnés en vertu de l'article 2 sera punie « d'une amende dont le montant, qui n'excèdera pas 10.000 francs, sera « fixé par le Gouverneur général. En sus de cette pénalité, la confiscation « des produits constituant le corps du délit pourra être prononcée.

« Si la confiscation est impossible, le délinquant paiera le prix des mar-« chandises et, si ce prix ne peut être déterminé, une somme correspon-« dant à leur valeur probable.

« 5° Le présent Ordre entrera immédiatement en vigueur ».

Il est démontré de façon évidente que le Département des Charbons de Bruxelles exerçait un contrôle absolu sur les houillères. On a avancé, sans le prouver, que ce Département payait le charbon à certaines personnalités belges de l'industrie des mines ; mais ce service se comportait, en réalité, à tous égards, comme un propriétaire et, dans le cas qui nous occupe, c'est lui qui figure au contrat comme vendeur.

Les réclamants ont cité diverses autorités en ce qui touche les effets de l'occupation d'un pays belligérant sur le statut des résidents. Ce point est en dehors de la question. Ce que j'ai à éclaircir, c'est le sens dans lequel il faut prendre l'expression : « d'origine ennemie », qui se trouve dans l'Ordre en Conseil. Même si les propriétaires belges de houillères avaient conservé la faculté de travailler pour leur propre compte et de disposer de leur production et s'ils avaient vendu leur charbon soit au service allemand, soit même à une organisation commerciale, lesquels l'auraient revendu pour l'exportation, même dans ce cas je considérerais le charbon comme étant « d'origine ennemie » aux termes de l'Ordre en Conseil. A fortiori, vu les faits de la cause, dois-je tenir l'origine du combustible qui m'occupe pour « ennemie ». La thèse des réclamants sur ce point est donc non fondée.

Le second chef d'argument pose la dernière question à examiner qui est de savoir si l'Ordre est sans force parce qu'aucun port britannique ou allié n'a été désigné, où le navire eût pu se rendre pour examen. Dans un but de clarté, j'observerai qu'en tout cas, ce point n'affecte pas la confiscabilité des marchandises. Ce dernier moyen n'a été et ne pouvait être invoqué qu'au nom des propriétaires du navire. Il implique la conception que la « désignation » d'un port déterminé devait intervenir en même temps que l'Ordre ou immédiatement après lui, de façon à en faire en quelque sorte partie intégrante et que cette désignation était une condition préalable sans laquelle la saisie du navire ne pouvait se justifier. Il convient de fixer d'abord les faits et ensuite d'examiner la thèse juridique.

En fait, aucune désignation d'un port n'a été faite, aucune démarche n'a été adressée aux autorités britanniques pour obtenir la désignation d'un port où auraient eu à relâcher les navires faisant le commerce entre la Hollande et la Scandinavie. Aucun des navires employés aux transports de charbons des ports hollandais sur la Scandinavie ne s'est spontanément présenté ni n'a offert de se présenter dans un port britannique ou allié pour y subir une visite. On se rappellera que 25.000 tonnes — formant, comme je l'ai dit, plus de la moitié du contrat en jeu dans l'affaire présente — avaient été transportées avant que le *Leonora* ne fût saisi, ce qui

revient à dire qu'il avait été effectué environ quinze traversées de navires charbonniers, en admettant qu'ils fussent de la même portée que le *Leonora* ; en outre, sept autres navires devaient être capturés au cours du mois suivant. Il y avait un grand nombre de navires ainsi employés au transport par mer des charbons belges et allemands des ports hollandais sur la Scandinavie, en vue du ravitaillement des chemins de fer allemands. Pour les détails relatifs à ce trafic, on peut renvoyer à l'affidavit du capitaine de vaisseau Longden, de la Marine Royale, en date du 2 novembre 1917. Il est intéressant aussi de s'arrêter aux statistiques données par le capitaine Longden dans un second affidavit : elles montrent que dans les dix premiers mois de 1917, des licences avaient été accordées pour l'exportation, de la Grande-Bretagne en Suède, de plus de 700.000 tonnes de charbons, en conformité de conventions précises conclues avec des acheteurs suédois, et qu'il n'avait été enlevé que 480.000 tonnes ; qu'au surplus des licences auraient pu être obtenues pour des quantités plus considérables, si les ordres voulus avaient été passés et que le tonnage suédois nécessaire pour l'embarquement du charbon eût été fourni. En juillet et août seuls, les licences couvraient 130.000 tonnes, alors qu'il ne fut chargé que 84.000 tonnes. A supposer qu'il faille se prononcer sur la question de la clause accessoire, je dirai que celle-ci ne suppose nullement qu'un port devait être désigné pour la commodité de tous les navires et voyages et que cette désignation devait faire, pour ainsi dire, partie de l'Ordre.

Il semble qu'il eût été difficile, pour ne pas dire impossible, de désigner une fois pour toutes un ou plusieurs ports britanniques ou alliés pour la visite des navires qui assuraient les relations commerciales avec tous les ports offrant des moyens d'accès en territoire ennemi. D'ailleurs, si un navire avait vraiment voulu se soumettre à la visite dans un port britannique ou allié, il aurait facilement obtenu toutes informations utiles, par exemple à Rotterdam ; et si, pratiquement, après la mise en vigueur de l'Ordre en Conseil, il s'était présenté dans un port du Royaume-Uni, il aurait pu y faire examiner sa cargaison. Mais, la vérité, la vérité incontestée, est que les personnes qui avaient des intérêts dans le *Leonora* et dans son chargement n'ont jamais eu l'intention d'envoyer le navire dans un port britannique : au contraire, elles auraient protesté contre toute réquisition qui eût pu leur être adressée à cet effet. Le capitaine a déposé qu'il avait été informé par les bureaux de M. de Poorter, c'est-à-dire des armateurs, et qu'il avait même reçu de M. de Poorter l'ordre écrit d'avoir à aller directement de Rotterdam à Stockholm, sans déroutement. Il a expliqué que son permis de navigation lui interdisait de relâcher dans un port britannique et que, s'il l'avait fait, il aurait encouru « une condamnation à la prison » en même temps qu'il aurait exposé ses armateurs à de graves pénalités, et notamment la prison pour son directeur, qui était apparemment de Poorter lui-même. Le capitaine, il est vrai, a déclaré qu'il n'avait eu connaissance de l'Ordre en Conseil que postérieurement à la capture. Mais, même si le fait était exact, il ne changerait rien à la situation.

Au surplus, on n'a pas prétendu que M. Jos. de Poorter et les réclamants

les Beijers, eussent ignoré l'Ordre dont la promulgation remontait à environ sept mois. Jos. de Poorter est un important armateur de Rotterdam ; à ce titre, il suivait avec attention les diverses réglementations applicables à la navigation de commerce. S'il s'abrite, pour sa part, derrière l'argument que j'examine en ce moment, il est certain qu'il n'a jamais pensé à utiliser une occasion qui aurait pu s'offrir et qui, en fait, était toujours ouverte, de soumettre son navire à la visite dans un port britannique. Ses sympathies et ses intérêts étaient de l'autre côté de la mer du Nord. Deux de ses navires furent employés à ravitailler en charbon des croiseurs allemands, dans l'Amérique du Sud, aux premiers temps de la guerre. L'un d'eux a été déclaré de bonne prise par la Cour de Prises des Iles Falkland, en janvier 1915. L'autre — l'*Alwina* — a fait l'objet d'une procédure de prise devant cette Cour et devant le Conseil Privé en 1916 et 1918 (1). J'ai relaxé celui-ci pour des motifs de droit, mais de Poorter a été condamné, en raison de ses agissements, à supporter et à payer les frais et dépens afférents à la capture, à la détention ainsi qu'à la procédure en Cour de Prises. Cette sentence a été approuvée par le tribunal d'appel. Leurs Seigneuries ont notamment adhéré à l'exposé de faits suivant contenu dans le jugement de cette Cour : « La vérité, à mon avis, est que le navire, qui était un navire « neutre, transportait de la contrebande, à savoir du charbon, dans l'inten- « tion de le remettre à des agents ennemis ou à des navires de guerre « ennemis rencontrés au cours du voyage ; et qu'il transportait ainsi de la « contrebande avec de faux papiers, avec un subrécargue suspect, avec « une fausse destination et dans des circonstances constituant une fraude « à l'égard des belligérants... Ce qui est clair, c'est que de Poorter, l'arma- « teur, fut par lui-même partie active dans la tentative de faire parvenir de « la contrebande à l'ennemi par les artifices et stratagèmes trompeurs et « frauduleux qui furent adoptés ».

Je constate également, en me reportant à la *Statutory List* de ce pays — parfois appelée *Liste Noire* — que de Poorter était inscrit sur la première de ces listes, le 29 février 1916.

Ce que j'ai appelé la disposition essentielle et la partie opérante de l'Ordre en Conseil, c'est la première phase de la clause 2. C'est elle qui édicte les représailles comme moyen de pression sur l'ennemi en arrêtant son commerce. (Je ferai remarquer en passant que M. Schonmeyer, qui a assumé en grande partie la charge de la défense des réclamants, a attesté l'effet de cette pression quand il a dit dans un affidavit qu'après la capture du *Leonora*, la navigation neutre entre la Hollande et la Suède avait dû être interrompue parce que les navires n'auraient pu continuer à la pratiquer du moment qu'il leur aurait fallu se rendre dans un port britannique pour examen). La clause accessoire de l'article 2 contient une exonération en faveur des armateurs neutres qui, à l'effet de faire constater la loyauté de leur attitude, entendraient se soumettre volontairement à la visite dans un port britannique. Ce n'est en aucune façon une condition préalable de la

(1) Voy. *suprà*, t. II, p. 130.

mise en vigueur de la partie essentielle de la clause. S'il en était autrement, les réclamants auraient au moins à faire la preuve qu'ils étaient effectivement disposés à se conformer à ce qui est prescrit par cette dernière. On ne peut tolérer qu'ils affectent de dire : « Il est exact que nous transportions « des marchandises d'origine ennemie et que nous nous exposions ainsi au « risque de capture et de confiscation aux termes de l'ordre de représailles ; « il est exact que le port d'où nous venions et celui où nous allions offraient « tous deux des moyens d'accès en territoire ennemi ; il est exact que pour « rien au monde nous ne nous serions déroutés sur un port britannique « pour y subir une visite et que nous n'avons jamais demandé ni eu l'inten- « tion de demander qu'un tel port fût désigné pour l'examen de nos navires ; « toutefois, comme vous avez eu l'amabilité de promettre la relaxe sous « certaines éventualités qui ne se sont pas produites de votre fait et qui ne « se seraient jamais réalisées du nôtre, l'application de l'Ordre doit être « écartée ». C'est en substance l'argumentation des réclamants dans cette partie de leur défense. Je la considère comme entièrement insoutenable.

Je suis ainsi parvenu au terme de ce trop long jugement. Ma tâche est achevée. L'affaire est d'importance, elle est pleine d'intérêt, elle présente des points délicats et difficiles. L'examen en a été facilité par les excellentes plaidoiries des avocats, à qui je suis heureux d'exprimer mes remerciements. J'ai, comme il se devait, apporté la plus scrupuleuse attention à scruter le cas sous tous ses aspects. J'ai pu me tromper sur les principes qui m'ont guidé ou dans l'application à en faire ; mais c'est un apaisement de penser que les parties qui pourraient se croire lésées ont le droit de porter leurs réclamations devant un autre et plus haut tribunal.

La décision de la Cour est que le navire et la cargaison doivent être condamnés comme étant de bonne prise.

Faculté d'appel.

Du 15 avril 1918. — Haute Cour de Justice. Division d'Amirauté (en matière de prises). — Sir Samuel Evans, président. — Avocats : le Solicitor du Trésor, pour le Procureur général ; Guedalla et Jackson, pour les armateurs ; Botterell et Roche, pour les chargeurs.

190

Haute Cour de Justice
Division d'Amirauté (en matière de prises), 6 juin 1918

AUTORITÉ DE CHOSE JUGÉE, COUR DES PRISES, DÉCLARATIONS MENSONGÈRES, FRAUDE, RELAXE, CONFISCATION.

La Cour des Prises est en droit de rapporter une ordonnance de relaxe rendue par elle à la suite de déclarations mensongères émanant du réclamant et, quand la fraude de celui-ci a été établie, de prononcer la confiscation.

(Navires norvégiens *Alfred Nobel, Björnstjerne Björnson* et navire suédois *Fridland* [cargaison])

Par jugement du 16 septembre 1915, le Président avait ordonné la restitution à Christensen et Thögersen, de Copenhague, de marchandises consignées à leur nom par diverses fabriques américaines de conserves de viande, chargées sur les navires *Alfred Nobel, B. Björnson* et *Fridland* (1). Pour obtenir cette restitution, Carl B. Thögersen avait déclaré sous serment, par deux affidavits, que ces marchandises avaient réellement été acquises par lui et pour son propre compte et qu'elles étaient uniquement destinées à sa clientèle scandinave. Dans la suite, Thögersen fut poursuivi, en Danemark, pour fraudes commises dans des opérations d'assurances conclues avec la Commission danoise pour l'assurance des risques de guerre, et, en octobre 1916, condamné après une enquête qui avait établi que, dès 1915, à des dates antérieures à celles des affidavits susmentionnés, il avait vendu à des acquéreurs allemands des marchandises de contrebande de la catégorie ci-dessus envisagée. Se fondant sur ces faits, la Couronne a réclamé l'annulation du jugement du 15 septembre 1915 et la confiscation des marchandises.

Sir Samuel Evans, président :

La Couronne demande le retrait de l'ordonnance de relaxe (ou de restitution du prix) que j'ai rendue sur la réclamation de Christensen et Thögersen dans l'affaire du *Kim*. Cette demande s'appuie sur des faits qui sont parvenus à la connaissance de la Couronne et de ses conseillers depuis le jugement rendu par moi et ladite ordonnance du 15 septembre 1915. La conclusion à laquelle j'avais été conduit — non sans hésitation, ainsi qu'en font preuve, je crois, les expressions employées dans le jugement — était que selon les preuves qui m'étaient présentées, les réclamants apparaissaient comme étant des acheteurs de bonne foi et non comme des agents de fabricants américains chargés de transmettre les marchandises à l'Allemagne. Les éléments nouveaux de conviction recueillis par le Procureur Général et soumis aujourd'hui à la Cour montrent qu'à l'époque où se place l'affaire, des marchandises semblables à celles en cause, embarquées notamment par la Cudahy Co., avaient été parfois directement transférées en Allemagne par les réclamants et que, dans d'autres cas, ceux-ci, au mépris des déclarations qu'ils avaient dû souscrire en contractant leurs assurances, avaient tenté de réexpédier en pays ennemi les marchandises reçues.

La question précise que j'ai à trancher ici est de savoir si, à supposer que l'ensemble des faits m'eût été exposé véridiquement lorsque j'ai eu à traiter de l'affaire du *Kim*, j'aurais dû, ou non, en arriver à la conclusion que j'ai adoptée. La Couronne fait ressortir aujourd'hui que la vérité ne m'a pas été révélée dans son entier. Cela est parfaitement exact. Il y a eu, sans aucun doute, de la part des réclamants, *suppressio veri*, ou, pour mieux dire, *suggestio falsi*, ou même, plus justement encore, *expressio falsi*.

---

(1) Voy. *suprà*, t. I, p. 312 et s.

Thögersen, le propriétaire de la firme en cause, a certifié que tous ses clients étaient en Scandinavie, que certaines marchandises avaient déjà été vendues ou avaient fait l'objet de contrats en vue de leur vente à ces clients et que les autres étaient aussi destinées à des clients suédois pour être incorporées au stock général de la Scandinavie et n'étaient pas destinées à être envoyées en Allemagne.

Tout tribunal est incontestablement en droit d'annuler une ordonnance par lui rendue quand elle a été obtenue par fraude ; cette règle s'applique aussi certainement à la Cour des Prises qu'à n'importe quelle autre juridiction. On ne saurait trop dire que les réclamants qui veulent établir leurs droits doivent exposer leur réclamation devant la Cour honnêtement, sincèrement, sans rien cacher, et pleinement. Cela a été répété maintes fois au cours des trois dernières années. Or, bien loin d'agir ainsi, le réclamant, dans la présente affaire, a malheureusement apporté des déclarations non conformes à la vérité et des déclarations implicitement mensongères, en supprimant des faits importants qu'il aurait dû présenter à la Cour. De même que ses agissements ont reçu leur châtiment dans son propre pays — et un châtiment sévère, prison et amende — de même il doit subir la sanction que la Cour est en mesure de lui infliger, à savoir la perte des marchandises ou de leur prix, dont l'ordonnance primitive avait admis la restitution à son profit. J'annule donc cette ordonnance et je déclare que ces marchandises étaient de bonne prise et prononce, à ce titre, la confiscation de leur prix.

Du 6 juin 1918. — Haute Cour de Justice. — Division d'Amirauté (en matière de prises). — Sir Samuel Evans, président. — Avocat : Le Solicitor du Trésor, pour le Procureur général.

191

Haute Cour de Justice.
Division d'Amirauté (en matière de prises), 14 juin 1918

Marchandise; Réclamants, Cession de droits, Assureurs, Caducité de la réclamation ; Contrebande conditionnelle, Destination; Base de ravitaillement, Confiscation.

Quand, après la saisie, les réclamants ont abandonné leurs droits sur les marchandises au profit d'autres personnes, par exemple des assureurs, leur réclamation devient caduque.

Jugé en fait que des articles de contrebande conditionnelle étaient à destination d'une base de ravitaillement de l'ennemi et que, par suite, il sont confiscables.

(Navire hollandais *Zaanland* [cargaison])

La Couronne demande la condamnation de 150 barils de boyaux chargés sur le *Zaanland* par Penelas, Morini et Grosso, de Buenos-Ayres sur connaissement au nom du Netherlands Oversea Trust pour compte de J. J. Witt et Cie, de Rotterdam. Witt et Cie réclament tout d'abord les marchandises en qualité de propriétaires neutres puis ils abandonnent leur réclamation. Penelas, Morini et Grossi réclament alors, se prétendant propriétaires et soutenant que les marchandises étaient destinées à la consommation en Hollande. Witt et Cie avaient assuré les marchandises contre le risque de guerre auprès de trois assureurs néerlandais. Ceux-ci, après la saisie, payèrent Witt et Cie qui, le 19 septembre 1917, remirent aux réclamants une somme de 22.000 florins, montant du prix de facture et du fret.

Sir Samuel Evans, Président :

[Il commence par juger en fait que les marchandises sont, en réalité, destinées à Hambourg, base de ravitaillement de l'ennemi et que, constituant de la contrebande conditionnelle, elles sont confiscables. (1)]

Lorsque j'ai noté quelques-uns des faits relatifs à l'assurance des marchandises chargées sur le *Zaanland*, ainsi que le versement de l'indemnité d'assurance à Witt et Cie et le paiement des marchandises par ces derniers aux réclamants, j'ai indiqué que je reviendrais sur ces circonstances, étant donné qu'elles soulèvent un aspect de l'affaire qui mérite examen. L'enquête a mis en lumière qu'un an avant qu'ils eussent déposé leur réclamation, les réclamants avaient été payés intégralement de la valeur des marchandises. Dès lors, si celles-ci ou le prix les représentant leur était restitué, ils seraient payés deux fois.

Les lettres qui ont trait au paiement des assurances indiquent que ce paiement eut lieu sur remise des documents et contre transfert de tous les droits des consignataires sur les marchandises. (V. lettres des 17 août et 19 septembre 1916). Je relève en passant qu'après que les réclamants eurent été désintéressés, Witt et Cie leur écrivirent pour leur dire qu'il serait utile qu'ils écrivissent eux-mêmes à leurs solicitors que les marchandises n'avaient pas été réglées par Witt et Cie. (V. lettre du 12 octobre 1916). Les assureurs paraissent avoir été trois assureurs distincts. Les lettres auxquelles il est fait référence parlent de « la Compagnie d'assurance ».

Il n'a pas été fourni d'indications sur l'identité des personnes qui payèrent les indemnités d'assurance. Il peut se faire et il est même très probable qu'il y eut réassurance. La Cour a pu souvent constater le fait de ces réassurances consenties par des compagnies ou des assureurs allemands à l'égard de marchandises consignées à des neutres et assurées au premier degré en pays neutre.

Du moment que les réclamants, après la capture intervenue, se sont dessaisis de leurs droits sur les marchandises au profit de tiers, assureurs ou autres, et ont, de par leur propre fait, cessé d'être propriétaires des

(1) Voy. cette partie de la décision dans *British and Colonial Prize Cases*, t. III, p. 156 et s.

marchandises, il ne peut être prononcé de jugement de relaxe en leur faveur. Un tel jugement tournerait au bénéfice d'ennemis, assureurs, réassureurs, ou ayant quelque autre titre. Du moment que les marchandises ont cessé d'appartenir aux réclamants avant que ceux-ci se soient mis en instance devant la Cour pour faire la preuve de leur droit de propriété, leur réclamation doit forcément tomber. (V. affaire du *Prinz Adalbert* (1).

J'ajouterai que sans doute la Cour n'entend pas faire de recherches au sujet des intérêts des assureurs ou cessionnaires que la réclamation faite au nom des personnes qui étaient propriétaires au temps de la capture a pour but de protéger, mais que, s'il apparaît au cours de la procédure qu'une sentence de relaxe au profit des réclamants nominaux tournerait en fait au bénéfice de sujets ennemis, elle ne pourra que se refuser à prononcer une sentence qui aurait un tel effet. (V. affaire du *Palm Branch* (2).

Au vu des résultats de l'enquête, ma conclusion sur cette partie spéciale de l'affaire est que : en admettant que les réclamants aient été propriétaires des marchandises au temps de la capture, ils avaient cessé de l'être à l'époque où fut formée leur réclamation ainsi que pendant l'instance ; de ce chef, également, leur réclamation doit être rejetée.

Du 14 juin 1918. — Haute Cour de Justice. Division d'Amirauté (en matière de prises). — Sir Samuel Evans, président. — Avocats : Le Solicitor du Trésor, pour le Procureur Général ; Pritchard and Sons, pour les réclamants.

192

Cour des Prises de S. M. Britannique en Egypte, 28 juin 1918

TRIBUNAUX INTERNES, COUR DES PRISES, COMPÉTENCE, DOMMAGES CONCERNANT LA CHOSE PRISE, EGYPTE, TRIBUNAUX MIXTES D'EGYPTE.

En matière de prises, les tribunaux internes sont dessaisis au profit des tribunaux de prises ;

La Cour des Prises a, en matière de prises, compétence exclusive non seulement sur le fond mais aussi sur les dommages concernant la chose prise ou son produit et sur les incidents qui s'y rattachent ;

Ces principes s'appliquent à la compétence de la Cour des Prises de S. M. Britannique en Egypte à l'égard des étrangers sans qu'il soit permis de faire prévaloir contre elle la compétence des tribunaux mixtes.

---

(1) Voy. *suprà*, t. II, p. 343 et s.
(2) Voy. *suprà*, t. II. p. 214.

(Navire allemand *Lutzow* [cargaison])

Grain, juge :

Une action a été intentée contre le Marshal de la Cour des Prises de Sa Majesté par la Compagnie Japonaise Yeyasu Goshi Kaisha pour perte de 8 colis de couleurs d'aniline et pour négligence dans la garde et la surveillance de 142 autres colis de même contenu. L'Egyptian Bonded Warehouses C°, Lim., est mise en cause pour le motif qu'elle avait la garde desdites marchandises en qualité d'agent du Marshal de la Cour des Prises et que, après qu'un ordre de relaxe eût été obtenu de la Cour, elle a, par négligence et à tort, laissé partir les marchandises pour l'Angleterre, sans instructions du Marshal, au lieu de les tenir à la disposition de la compagnie plaignante.

Cette compagnie se dénomme Egyptian Bonded Warehouses C°, Lim., (société anonyme égyptienne). Son conseil de direction se compose d'un anglais, président, d'un français, vice-président, et d'un anglais et d'un égyptien, membres. Le directeur général est un anglais.

M. Alexander se présente au nom de la Compagnie japonaise plaignante et le Procureur pour le compte du Marshal de la Cour des Prisês. Les Bonded Warehouses ont été assignés mais ne se sont pas présentés, prétextant qu'ils ne relèvent pas de la juridiction de la Cour des Prises en raison de leur caractère de Compagnie égyptienne, et qu'en conséquence, les parties étant de nationalité différente, la compétence appartient aux Tribunaux mixtes.

Le Procureur et M. Alexander, ès-qualités, se sont mis d'accord pour demander à la Cour, avant de juger au fond, de statuer préalablement sur le point de savoir si la Compagnie égyptienne est fondée à écarter, en ce qui la concerne, la compétence de la Cour des Prises.

Il convient en premier lieu d'examiner quelle est la situation de la Cour des Prises au regard des juridictions nationales en général. Ce point a été mis clairement en lumière dans plusieurs décisions récentes.

Dans l'affaire du *Zamora*, sur un appel contre un jugement de Sir Samuel Evans siégeant, en matière de prises, en Cour Royale de Justice à Londres, porté devant le Conseil Privé de Sa Majesté (1), Lord Parker of Waddington a dit : « Le droit que doit appliquer la Cour des Prises n'est pas le « droit national ou, comme on l'appelle quelquefois, la *municipal law*, « mais le droit des gens, en d'autres termes, le droit international... « Néanmoins la distinction entre le droit interne et le droit international « est bien tranchée. Un tribunal qui applique le droit interne est lié par le « droit tel qu'il est fixé par l'Etat souverain qui le crée et applique ce « droit. Il lui suffit de rechercher quel est ce droit ; mais un tribunal qui « applique le droit international doit vérifier l'existence et assurer l'exé« cution d'un droit qui n'est fixé par aucun Etat particulier, mais qui a sa

(1) Voy. *suprà*, t. II, p. 75 et s.

« source dans les pratiques et les usages depuis longtemps observés par les « nations civilisées dans leurs relations réciproques ou dans un accord « international formel. »

Et, après avoir montré la difficulté de faire rentrer les actes d'une puissance belligérante dans la juridiction des tribunaux internes, Lord Parker continue ainsi :

« Il s'ensuit que, s'il n'existait pas de Cour des Prises, les personnes « lésées par les actes d'une Puissance belligérante en temps de guerre ne « pourraient obtenir réparation que par la voie diplomatique et au risque « de troubler la bonne entente entre les nations. Cependant un remède « approprié résulte du fait que... chaque Puissance belligérante doit « constituer une Cour des Prises et se soumettre à la juridiction de cette « Cour, accessible à toute personne lésée par ses actes, et qui applique le « droit international (par opposition au droit interne)... Il est depuis « longtemps établi par les usages diplomatiques qu'en raison du recours « qui lui est ainsi offert le neutre lésé par un acte quelconque de la « Puissance belligérante justiciable d'une Cour des Prises doit, avant de « recourir à une intervention diplomatique, épuiser ses recours devant les « Tribunaux des Prises de la Puissance belligérante. »

Telles sont les vues de Lord Parker concernant la compétence d'une Cour des Prises comparée à celle des tribunaux nationaux, vues qui ont été adoptées par ses collègues siégeant avec lui au Conseil Privé, Lord Sumner, Lord Parmoor, Lord Wrenbury et Sir Arthur Channel. Nous partons donc du principe qu'en matière de prises les tribunaux internes sont dessaisis au profit des Cours des Prises.

Le second point à considérer est celui-ci : jusqu'où peuvent être suivis les biens qui ont fait l'objet d'une prise ? quand perdent-ils leur caractère de prise et rentrent-ils dans la compétence des tribunaux internes ?

La matière a été traitée très complètement et très soigneusement par Sir Samuel Evans dans l'affaire du *Corsican Prince* (1) quand il a examiné la question de savoir qui, des tribunaux nationaux ou de la Cour des Prises, était compétent relativement au droit au fret d'une cargaison saisie comme prise. Il a inséré dans son jugement ce qu'écrit le juge Story (qui est probablement l'autorité américaine la plus considérable en matière de droit des prises), dans ses *Notes on the Principles and Practice of Prize Courts*, édit. Pratt : « Lorsque la Cour des Prises a juridiction sur la cause principale, elle doit exercer son autorité sur tous les incidents connexes. Elle « suivra les produits de la prise dans les mains des agents ou autres « personnes qui les détiennent pour les capteurs ou à tout autre titre..... « Elle peut aussi exécuter ses décisions contre les personnes qui ont en « leurs mains les produits des prises, bien qu'il n'ait été fait aucune stipu- « lation ou seulement une stipulation insuffisante de donner caution ; car « elle peut toujours agir *in rem* quand la *res* peut être trouvée et n'est pas

(1) Voy. *suprà*, t. I, p. 175 et s.

« limitée à ce qui a été stipulé ; dans ce cas, la Cour peut agir de sa propre « autorité, *ex officio*, aussi bien qu'à la demande des parties ;..... elle peut « agir pour ramener à effet tous les droits et ouvrir une procédure à cet « effet tant qu'il reste quelque chose à faire concernant la question princi- « pale... il est nettement établi que toute capture *jure belli* et tous les dom- « mages qui s'y rapportent sont de la compétence exclusive de la Cour des « Prises » (p. 30-32).

Dans l'affaire *Maisonnaire* contre *Keating* [1815] (2 Gall. (Amer.), p. 343), le juge Story déclare : « Car si l'Amirauté a, comme il est universellement « reconnu qu'elle a, juridiction sur tous les incidents comme sur la question « principale de prises, son droit doit être tout aussi exclusif dans le pre- « mier cas que dans le dernier. »

Le chancelier Kent, dans ses *Commentaries on American Law*, dit : « Les « Cours des Prises ont une juridiction exclusive pour tous dommages, « atteintes aux personnes, mauvais traitements et abus de pouvoir se « rattachant aux captures *jure belli.* »

Les mêmes principes ont été exposés et adoptés dans l'affaire de la *Siren* [1868] (7 Wall. (Amer.), 152).

Halleck, dans son *International Law*, s'exprime ainsi : « Cette règle (de la « juridiction exclusive des Cours des Prises) repose sur le motif que là où « la Cour des Prises a seule juridiction exclusive sur la question principale, « elle doit avoir aussi la même juridiction sur toutes ses conséquences et « sur tout ce qui en dépend nécessairement. Les Cours de *common law*, en « Angleterre, n'ont pas du tout juridiction sur ces questions incidentes. »

Dans l'affaire *Le Caux* contre *Eden* [1781] (2 Dougl 594), le juge Buller disait : « Le principe est que la question, prise ou non, et les conséquences « de celle-ci sont de la compétence unique de la Cour d'Amirauté ; le véri- « table motif en est que les prises sont des acquisitions *jure belli* et que « le *jus belli* doit être déterminé par le droit international et non par la loi « municipale de chaque pays. »

Les principes que je viens de rappeler ont été suivis par Sir Samuel Evans dans l'affaire du *Corsican Prince* (1) et dans celle du *St-Helena* (2). Il est donc bien établi que la Cour des Prises n'a pas seulement compétence exclusive sur le fond en matière de prises, mais encore qu'elle peut suivre les produits dans les mains de tous agents et que sa juridiction exclusive s'étend à tous les dommages concernant la chose (*rem*) qui a fait l'objet d'une prise et à tous les incidents qui s'y rattachent.

Il faut maintenant examiner si les principes ainsi fixés s'appliquent à cette Cour des Prises ou si, au contraire, en raison de ce qu'elle fonctionne dans un pays qui n'appartient pas à l'Etat auquel elle doit l'existence, elle n'est pas privée du droit de prétendre à sa juridiction exclusive. Le point est assez difficile à résoudre, car il ne semble pas avoir été soulevé

(1) Voy. *suprà*, t. I, p. 175 et s.
(2) Voy. *suprà*, t. I, p. 444 et s.

jusqu'ici, en sorte que la Cour n'a pas de précédents sur lesquels elle puisse s'appuyer; il est d'autre part rendu quelque peu compliqué du fait que cette Cour est établie dans un pays où des traités d'exterritorialité sont encore en vigueur et reçoivent exécution.

L'organisation judiciaire de l'Egypte comporte trois ordres distincts de tribunaux : *a*) les Tribunaux Indigènes, qui connaissent de toutes matières civiles et criminelles entre sujets égyptiens ; *b*) les Tribunaux Mixtes, créés par le Khédive d'Egypte en 1875, du consentement et avec l'approbation des Puissances à traité, lesquels sont compétents quand les parties sont de nationalités différentes ; et, *c*) les Cours Consulaires instituées en vertu des traités. Chacune des Cours Consulaires a la connaissance de toutes les matières civiles et criminelles concernant ses propres nationaux. Les Cours Consulaires de Sa Majesté sont dirigées et présidées par les consuls généraux, consuls et vice-consuls britanniques, sauf appel au Juge de la Cour Suprême de Sa Majesté en Egypte.

La juridiction en matière de prises a été conférée à la Cour Suprême de Sa Majesté en Egypte par un Act du Parlement du 18 septembre 1914 et par un Ordre en Conseil du 30 septembre 1914. Le 1er octobre 1914 ont été délivrées aux juges de la Cour Suprême des commissions leur attribuant le pouvoir « de connaître de toutes affaires de capture, saisie, prise, « représailles sur les biens, et autres rentrant dans la juridiction des Cours « des Prises, d'informer sur ces affaires et de les juger, etc., conformément « aux usages de l'Amirauté, au droit international et aux lois, ordonnances « et règlements en vigueur dans ces matières, etc... »

Ces Commissions visaient initialement les navires allemands et austro-hongrois ; elles furent ensuite complétées par d'autres qui concernaient les navires turcs et bulgares. Vers le milieu d'octobre 1914, les divers fonctionnaires auxiliaires de la Cour des Prises furent désignés et la Cour des Prises commença ses sessions.

Le 5 août 1914, le Conseil des Ministres égyptien, présidé par Hussein Rouchdi Pacha, S. Exc. le Régent, publia un décret qui dispose dans son article 18 que : « Toutes les personnes que cela concerne devront donner aux « Forces Navales et Militaires de Sa Majesté Britannique l'assistance dont « elles pourront être requises », et, dans son article 13, que « Les Forces « Navales et Militaires de Sa Majesté Britannique pourront exercer tout « droit de guerre dans les ports et territoire égyptiens, et les vaisseaux de « guerre, les navires marchands et les marchandises capturées dans les « ports ou territoire égyptiens pourront être déférés en jugement devant un « Tribunal des Prises Britanniques. »

Le 2 novembre 1914, le Commandant en chef des Forces Britanniques en Egypte plaça le pays sous le régime de la loi martiale. Le 18 décembre 1914, par une Proclamation du Principal Secrétaire d'Etat de Sa Majesté pour les Affaires étrangères, l'Egypte fut placée sous le protectorat britannique. Le 19 décembre 1914, le Principal Secrétaire d'Etat de Sa Majesté proclamait que S. H. Abbas Hilmi Pacha était déposé et que S. H. le Prince Hussein Kamel Pacha avait accepté la dignité de Sultan d'Egypte qui lui

avait été offerte. L'une des conditions posées était que « les relations « entre le gouvernement de Votre Hautesse et les représentants des puis- « sances étrangères seraient dorénavant dirigées par le représentant de Sa « Majesté au Caire » ; cette condition fut acceptée.

Un décret de S. H. le Sultan, en date du 9 février 1915, décide que « Les « juridictions d'exception reconnues jusqu'ici en Egypte continueront de « jouir des attributions dont elles jouissaient au moment de la cessation « de la suzeraineté Ottomane. »

Il est possible que ce décret n'ait pas entendu viser la Cour des Prises et que l'autorité qui l'a édicté n'ait même pas songé à cette dernière ; mais le fait subsiste néanmoins que la Cour des Prises a été instituée et a exercé sa juridiction pendant une certaine période, courte d'ailleurs, sous le régime de la suzeraineté ottomane ; et le décret du Conseil des Ministres du 5 août 1914, portant que « les vaisseaux de guerre, les navires mar- « chands et les marchandises capturés dans les ports ou en territoire « égyptiens pourront être déférés en jugement devant un Tribunal des « Prises Britannique » était déjà en vigueur et avait été mis à exécution.

Aux termes de l'Ordre en Conseil de 1910, réglant la juridition de la Cour Suprême, les étrangers ont la faculté de reconnaître la juridiction des Cours Britanniques conformément aux articles 5 et 139 ; mais l'article 22 prévoit que « en ce qui concerne les matières et les cas rentrant dans la « juridiction des Cours Egyptiennes instituées avec l'assentiment de Sa « Majesté, l'application de cet Ordre sera suspendue tant que Sa Majesté, « statuant sur l'avis de son Conseil Privé, n'en aura pas autrement « ordonné. »

J'estime que ces articles de l'Ordre en Conseil de 1910 ne doivent pas jouer pour la solution de la question que j'ai à trancher, à savoir celle de la compétence de la Cour en matière de prises. Car, bien que la Cour des Prises en Egypte soit la Cour Suprême de Sa Majesté Britannique siègeant en matière de prises, les juridictions des deux Cours sont néanmoins entièrement distinctes.

La juridiction conférée aux juges de la Cour Suprême par l'Ordre en Conseil pour l'Empire Ottoman de 1910, modifié par l'Ordre en Conseil pour l'Egypte de 1915, est différente de celle qu'ils ont reçue par l'effet de l'Act du Parlement de 1914, de l'Ordre en Conseil sur les prises de la même année et des Commissions délivrées en vertu de ces actes ; les deux juridictions ont été conférées à des époques différentes ; elles n'ont aucune connexion entre elles. J'ai jugé nécessaire de m'expliquer sur ce point afin qu'on ne puisse dire que la Cour a négligé de s'en occuper.

Le motif essentiel qui m'a poussé à passer en revue tous les points qui me paraissaient pouvoir être discutés à propos de l'affaire est que je me trouve dans une situation un peu délicate, du fait que l'Egyptian Bonded Warehouses C° ne s'est pas présentée et n'a pas fait défendre son point de vue mais s'est bornée à décliner purement et simplement la compétence sans déduire ses raisons. Les seuls arguments qui m'ont été soumis sont donc ceux de la Couronne, laquelle soutient que la Compagnie relève de la

juridiction de la Cour. C'est pourquoi je suis conduit à prendre en considération les divers points qui auraient pu, à mon sens, être développés au nom de la Compagnie défenderesse.

Ainsi que je l'ai indiqué, il est clairement établi que la Cour des Prises se substitue aux juridictions locales lorsque le litige porte sur une question de prise. Les juridictions locales sont : les tribunaux indigènes, les tribunaux mixtes et les cours consulaires. Or, si la Cour des Prises de S. M. Britannique a, en Egypte, toutes les attributions d'un tribunal de prises, il est absolument hors de doute, le procès roulant sur une cargaison de prise, qu'elle est compétente dans le cas présent, à l'égard de la Compagnie égyptienne, à l'exclusion des juridictions locales.

La Cour des Prises de S. M. Britannique, établie à Alexandrie, a siégé presque journellement pendant près de quatre années ; environ 1.200 affaires lui ont été soumises et ont été jugées par elle, et je crois pouvoir dire sans exagérer que, pratiquement, des ressortissements de toutes les nations de l'univers ont comparu et plaidé devant elle, ont reconnu sa compétence, acquiescé à ses jugements dont ils ont quelquefois, en suivant l'ordre des juridictions, relevé appel devant le Conseil Privé à Londres. Les autoriés égyptiennes n'ont jamais contesté la validité de l'institution de cette Cour ni même jamais suggéré qu'elle ait été établie sans droit : au contraire, elles ont formellement approuvé son établissement en décidant que les prises seraient « renvoyées pour jugement, devant la Cour des Prises Britannique » par le Décret du 5 août 1914, qui a force obligatoire vis-à-vis des tribunaux indigènes et des tribunaux mixtes (Règlement d'Organisation Judiciaire, article 2).

En résumé, en tenant compte des divers points de droit et de fait et du statut judiciaire de l'Egypte, j'en arrive à la conclusion que la Cour des Prises évince la juridiction des tribunaux nationaux en toutes questions de prise, la juridiction de la Cour des Prises étant exclusive ; que les tribunaux mixtes sont, de même que les tribunaux indigènes, les tribunaux nationaux de l'Egypte ; que la Cour des Prises peut suivre les marchandises prises à travers tous incidents et toutes réclamations et que sa juridiction s'étend à tout ce qui est nécessaire pour épuiser les causes de prises ; et, en outre, que la Cour des Prises de S. M. Britannique en Egypte a été régulièrement instituée et établie avec le consentement et l'approbation des autorités de l'Etat en Egypte.

En conséquence, la présente action concernant « des marchandises capturées dans les ports d'Egypte », la Cour des Prises de S. M. Britannique est le seul tribunal d'Egypte qui soit compétent pour l'instruire et la juger, et l'Egyptian Bonded Warehouses C°, étant l'une des parties en causes, relève de la juridiction de cette Cour.

Du 28 juin 1918. — Cour des Prises de S. M. Britannique en Egypte (siégeant à Alexandrie). — Grain, juge. — Avocats : A. Alexander pour les réclamants, A. S. Preston (Procureur de Sa Majesté) pour le Marshal.

193

Comité Judiciaire du Conseil privé, 13 novembre 1918

COUR DES PRISES, ENQUÊTE, PREUVE, LOI NATIONALE ; ORDRE EN CONSEIL DU 29 OCTOBRE 1914, DÉCLARATION DE LONDRES, ORDRE EN CONSEIL DU 11 MARS 1915, CONTREBANDE CONDITIONNELLE, CONSIGNATAIRE NEUTRE DÉSIGNÉ, INTENTION, CONFISCATION, ARRÊT DE MARCHANDISES.

Les investigations relatives à la véracité des affirmations produites devant la Cour des Prises ne peuvent être limitées par la loi nationale de l'une des parties.

La disposition de l'Ordre en Conseil du 29 octobre 1914 sur l'application de la Déclaration de Londres concernant l'article 35 de cette Déclaration n'a pas été modifiée par l'Ordre en Conseil du 11 mars 1915 :

En conséquence, sous le régime de ces Ordres en Conseil, la contrebande conditionnelle réclamée par le consignataire neutre désigné par les papiers de bord n'est pas sujette à confiscation malgré l'intention que peut avoir ce consignataire de la faire passer à l'ennemi et elle est seulement sujette à arrêt en vertu de l'Ordre en Conseil du 11 mars 1915.

(Navire suédois *Kronprinzessin Victoria* [cargaison])

Lord Sumner :

Dans la présente affaire, feu Sir Samuel Evans a prononcé la confiscation, comme contrebande de guerre conditionnelle, de 250 sacs de café embarqués par Nordskog et Cie, sur le vapeur suédois *Kronprinzessin Victoria*, à Rio-de-Janeiro, pour être délivrés à Sundsvall (Suède) aux appelants — les réclamants en première instance — une Compagnie suédoise enregistrée, faisant le commerce de l'épicerie en gros, sous la raison sociale : Société anonyme Dahlen et Wahlstedt. Les appelants ont affirmé sous serment que ce café formait une portion d'un gros contingent qu'ils avaient acheté antérieurement à Nordskog et Cie, qu'ils avaient déclaré avant l'embarquement que la marchandise n'était, même pour la plus petite part, ni d'origine ni à destination ultérieure ennemie et que cette déclaration était sincère. Le contrat d'achat et les documents relatifs au paiement étaient réguliers comme dates et leur authenticité n'a pas été contestée. La Couronne a produit des renseignements d'ordre statistique mettant en évidence les variations des importations et exportations de café de la Suède depuis le commencement de la guerre, tant au point de vue des quantités que des destinations, et faisant ressortir en particulier de combien s'étaient accrues les importations des appelants. La preuve a été également fournie, dans des conditions qui ont paru la rendre plausible, que, si le café en

cause était finalement à destination de l'Allemagne, il devait être importé dans ce pays pour les besoins du Gouvernement allemand et de ses forces armées. Il n'y a pas eu de réfutation sur ce point.

Les appelants, dont la déclaration préalable à l'embarquement portait que le café était destiné à la consommation locale en Suède, ont indiqué, comme un des éléments de leur défense, qu'ils étaient gros exportateurs de café en Finlande, en même temps que vendeurs de la même denrée dans la province suédoise du Norrland ; en foi de quoi ils ont produit deux certificats de M. Censta Ohrn et de M. Ernst Yssarsson, signant respectivement comme « Pro-Consul britannique » et « faisant fonctions de Pro-Consul britannique » à Sundsvall, certificats qui sont censés contenir le résultat d'une vérification des factures de ventes et des livres des appelants. L'éminent Président — justement frappé du fait non contesté, entre plusieurs autres, que les appelants avaient pour le moins sextuplé leurs importations de café depuis le commencement de la guerre, que la ville, où ils exerçaient leur activité, avec sa population de 17.000 habitants seulement, comprenait nombre d'autres importateurs de café, dont cinq, à eux seuls, importaient plus de 70.000 sacs, tandis que les appelants en importaient 30.000, et que les deux provinces du Jemtland et du Vesternorrland, dont Sundsvall est le « centre commercial », ne comptent en tout que 375.000 habitants — pensa que de plus amples précisions étaient nécessaires sur la nature des exportations des appelants. Les sacs sont de 60 kilos : l'importation à Sundsvall de quantités suffisantes pour assurer à chaque homme, femme ou enfant, dans son aire commerciale intérieure, un tiers de quintal de café par an, donnait à penser que l'exportation se pratiquait sur une large échelle; le voisinage de la Finlande n'excluait pas la possibilité que Sundsvall participât à l'important et lucratif trafic qui s'effectuait indubitablement avec l'Allemagne. Le Président proposa donc d'ajourner les débats, de façon à donner aux réclamants le moyen de documenter la Cour en lui envoyant ceux de leurs livres qui étaient relatifs à leur commerce d'exportation et qui avaient déjà fait l'objet de vérifications partielles de la part du Vice-Consulat britannique de Sundsvall. L'avocat des réclamants accepta l'ajournement pour permettre à ses clients d'examiner ce qu'ils avaient à faire ; mais ceux-ci ne crurent pas devoir user de la faculté qui leur était offerte. Sur quoi l'éminent Président prononça la confiscation du café, concluant son jugement en ces termes : « Ils « ont été hors d'état de justifier de la sincérité de leurs agissements. Des « preuves fournies, ainsi que des circonstances de l'affaire, y compris la « conduite tenue par les réclamants, je tire l'induction que le café saisi « n'avait pas été acheté par eux pour les besoins de la consommation de la « Suède ou pour être incorporé au stock de ravitaillement de ce pays ou « en vue de revente à un pays neutre, mais avait été chargé à leur « adresse et reçu par eux pour être réexpédié en transit par Sundsvall « sur Hambourg ».

Trois questions ont été soulevées devant Leurs Seigneuries : 1° A-t-on trouvé que les appelants n'avaient pas vraiment la qualité de consigna-

taires du café et qu'ils n'avaient été désignés comme tels que fictivement et pour dissimuler l'importation en Allemagne par une firme de Hambourg via Sundsvall ? ; 2° S'il en est ainsi, ou encore si l'on a trouvé que les appelants étaient bien les véritables consignataires importateurs du café, mais avec l'intention de le réexpédier de Sundsvall sur l'Allemagne, l'éminent Président était-il fondé à adopter de telles conclusions au vu des éléments de conviction dont il disposait? ; 3° Dans la seconde alternative, celle-ci était-elle de nature à justifier la confiscation des marchandises, eu égard à la destination du navire, à la teneur des papiers de bord et aux termes de l'Ordre en Conseil n° 2, du 29 octobre 1914, pour l'application de la Déclaration de Londres ?

Leurs Seigneuries estiment que l'éminent Président n'a pas conclu que la qualité de consignataires avait été attribuée faussement aux appelants. Il est des particularités dans l'affaire qui peuvent faire naître une semblable opinion, telles que les transactions bancaires au moyen desquelles le paiement du café est intervenu et le rôle qu'y ont joué Nordskog et Cie, de Rio-de-Janeiro, Santos et Christiania, Carl B. Prösch, de Christiania également et Eugen Urban et Cie, importateurs de café, de Hambourg. Il y a eu aussi des observations faites au cours des débats et l'on relève dans le jugement de l'éminent Président des passages qui semblent s'accorder avec l'acceptation de cette hypothèse. Mais Leurs Seigneuries sont convaincues que ce n'est pas sous ce jour que la Couronne a entendu présenter l'affaire devant la Cour des Prises et que le Président n'est pas arrivé en fait à la conclusion en question. D'ailleurs, même si celle-ci pouvait être appuyée sur les éléments de conviction existants, comme il n'y a pas lieu de se prononcer à son sujet Leurs Seigneuries ne sauraient envisager de donner gain de cause en appel aux capteurs en raison de faits qu'ils n'ont pas invoqués en première instance.

Leurs Seigneuries pensent que, des éléments à sa disposition, l'éminent Président était en droit de conclure que le café avait l'Allemagne pour destination finale : c'est là la portée réelle qu'elles attribuent à son jugement. L'admissibilité de ce qui est appelé un argument statistique a été déjà reconnue. Et ici non seulement l'argument a été présenté au point de vue du contraste général entre le commerce d'outre-mer des négociants suédois avant et depuis l'ouverture de la guerre, mais encore des précisions très nettes ont été fournies qui démontraient le remarquable accroissement des opérations propres des appelants, précisions que sont venues renforcer les renseignements apportés au sujet de l'extension de leur crédit et de leurs participations. Leurs Seigneuries n'entendent pas dire qu'un faisceau de preuves aussi complet était absolument indispensable pour fonder la conviction : la question est de celles sur lesquelles la lumière a été faite. Il y a, en outre, la circonstance que les appelants n'ont pas voulu produire leurs livres devant la Cour. Cependant, en demandant cette production, le Président n'instaurait pas un procédé d'information auquel les intéressés n'eussent pas eux-mêmes recouru, pas plus qu'il n'imposait sur une partie déterminée de l'affaire un mode de preuve exclusif. Les appelants avaient, en effet,

invoqué, pour éclairer un aspect de leur cas, des données extraites de leurs propres archives relativement à certaines de leurs transactions ; l'occasion leur était offerte de compléter leur défense en puisant à nouveau à la même source et de réfuter ainsi les allégations des capteurs, et, pour leur rendre plus sensible l'intérêt de cette manière de faire leur preuve, on les informait, sur la base de la grande expérience acquise en ces sortes d'affaires par le Président, que c'était là pour eux le meilleur moyen de porter la conviction dans l'esprit de ce dernier. Ils sortaient complètement de la question quand ils soutenaient, comme ils l'ont fait, qu'ils avaient accompli des opérations commerciales à leurs yeux parfaitement légales malgré les risques qu'elles impliquaient pour eux, ou quand ils disaient que leurs livres leur étaient nécessaires en Suède et que la loi suédoise posait une limite au-delà de laquelle il ne leur était pas permis de fournir « des justifications susceptibles d'éclairer notre cas ». C'est en Cour des Prises en Angleterre qu'ils ont porté leur réclamation et, si les moyens de preuve par lesquels ils eussent pu la faire triompher leur étaient indispensables par ailleurs pour leurs opérations en Suède, ils avaient à décider quel parti leur paraissait le plus avantageux, ou d'assurer l'heureuse issue de leur procès ou de ne se préoccuper que de leurs affaires commerciales. Leurs Seigneuries approuvent entièrement l'opinion de l'éminent Président selon laquelle une offre de vérification des livres en Suède « par un officier ministériel ou autrement » était, en raison des circonstances, absolument illusoire. Quant à l'argument tiré de la législation suédoise, la question a été déjà examinée à propos d'autres espèces. Leurs Seigneuries ont peine à croire que la loi suédoise, sainement comprise, restreigne le droit pour un sujet suédois de faire une preuve dont dépend pour lui le succès d'une instance, en utilisant les meilleures justifications qu'il puisse apporter ; elles reconnaissent, d'ailleurs, que, s'il en est vraiment ainsi, il n'y a pas là, pour elles, matière à exercer leur critique et que le point ne concerne que le Gouvernement et le Parlement du Royaume de Suède ; mais elles doivent faire observer, comme elles ont déjà eu l'occasion de l'indiquer, qu'il est impossible pour une Cour des Prises, tribunal international, d'admettre que ses investigations relativement à la véracité des affirmations produites devant elle soient limitées par les dispositions restrictives de la loi nationale de l'une des parties. Leurs Seigneuries ne peuvent se ranger à l'opinion que les preuves fournies par le capteur perdent leur force probante par le simple fait que le réclamant n'est pas autorisé par la loi de son pays à produire les arguments par lesquels elles pourraient être réfutées.

La question qu'il reste à examiner porte sur l'interprétation de l'article 1er, § 3 de l'Ordre en Conseil n° 2 pour l'application de la Déclaration de Londres. Cet Ordre qui fait connaître, entre autres choses, les modifications sous la réserve desquelles Sa Majesté adopte l'article 35 de la Déclaration de Londres, a pour effet, aussi longtemps qu'il reste en vigueur, comme il a été déjà décidé, d'entraîner une renonciation à certains des droits de belligérant de la Couronne au profit des neutres, renonciation que

la Cour des Prises doit opposer aux capteurs. Sa Majesté, à qui il a plu de notifier cette renonciation, a le pouvoir de la modifier ou de l'abroger à sa convenance, et en fait l'Ordre en Conseil du 29 octobre 1914 a été rapporté par l'Ordre en Conseil du 7 juillet 1916 qui a réglé autrement les matières traitées dans le texte antérieur. Il a été soutenu toutefois par l'Avocat de la Couronne qu'une première restriction à cette renonciation était intervenue en vertu de l'Ordre en Conseil de représailles du 11 mars 1915; or, la date de l'embarquement du café et celle du voyage de la *Kronprinzessin Victoria* se placent effectivement dans la période où ce dernier Ordre était entré en vigueur, alors que l'Ordre du 7 juillet 1916 ne l'était pas. L'argument est, en bref, le suivant : l'objet de l'Ordre en Conseil du 11 mars 1915, d'après l'exposé des motifs, est « d'empêcher toutes espèces de marchandises d'atteindre ou de « quitter l'Allemagne » et le § 3 stipule que les marchandises à destination de l'ennemi, transportées par un navire se rendant à un port non allemand devront être déchargées dans un port britannique ou allié pour être restituées ultérieurement s'il y a lieu, « à moins qu'elles ne soient contrebande de guerre » ; par suite il serait déraisonnable de décider que, si elles sont contrebande de guerre, elles doivent être relaxées inconditionnellement, ce qui serait en contradiction formelle avec l'objet même de l'Ordre en Conseil. D'où la conclusion que, pour éviter un résultat aussi choquant, l'Ordre en Conseil de 1915 doit être réputé avoir révoqué implicitement les concessions contenues dans l'Ordre en Conseil du 29 octobre 1914. Le point est nouveau. Il aurait pu être soulevé, mais ne l'a pas été, dans l'affaire du *Louisiana*. Le contraire a été admis par Leurs Seigneuries, quoiqu'à vrai dire il n'y ait pas eu d'arguments développés, dans le cas du *Proton*. Dans la présente espèce la thèse n'a pas été soutenue par la Couronne devant l'éminent Président : on ne peut y souscrire en tant qu'elle revient à dire qu'un Ordre qui prescrit la restitution des marchandises « à moins qu'elles ne soient contrebande » est un Ordre qui implique leur confiscation quand elles rentrent, au contraire, dans ladite catégorie, nonobstant tous autres Ordres en Conseil. Le sens évident des mots « à moins qu'elles ne soient contrebande de guerre » est que l'Ordre en question n'est pas applicable aux marchandises qui tombent sous le coup d'autres dispositions légales.

Leurs Seigneuries estiment, d'ailleurs, pour deux raisons d'un caractère un peu plus général, que l'Ordre en Conseil du 29 octobre 1914 n'a pas été affecté sur ce point spécial par l'Ordre en Conseil du 11 mars 1915. D'une part, tout le texte de l'Ordre du 7 juillet 1916, aussi bien dans l'exposé des motifs que dans le dispositif portant abrogation et remise en vigueur de diverses prescriptions, ne peut cadrer qu'avec l'idée que l'Ordre du 29 octobre 1914 avait conservé jusque là son plein et entier effet. D'autre part, bien qu'aucune formalité spéciale ne s'impose à la Couronne pour révoquer ses concessions antérieures ou pour reprendre intégralement ses droits de belligérant mis précédemment à l'écart, il est au moins nécessaire que ses intentions soient exprimées sans ambiguité et de façon parfaitement claire. Il conviendrait assez peu à la dignité de la Couronne et il s'accorderait

mal avec sa responsabilité vis-à-vis de ses sujets comme des neutres dans l'exercice ou la suspension de ses droits de belligérant, que des concessions faites publiquement et après mûr examen pussent être rapportées dans des termes dont la signification fût douteuse ou avec des subtilités de langage détournant les mots employés de leur sens naturel. Si cette conception devait être admise, il s'ensuivrait que la décision du Conseil dans le cas du *Louisiana* reposerait sur une interprétation d'un Ordre qui ne pouvait recevoir d'application, en raison de ce qu'il avait été abrogé. Il est vrai qu'il n'y a rien dans cette décision qui puisse, à titre de précédent, empêcher le Conseil de prendre en considération le moyen nouveau présenté, car l'interprétation d'un acte et le fait de se prononcer sur son application sont deux choses différentes, mais Leurs Seigneuries ne peuvent que se sentir confirmées dans l'opinion à laquelle elles se sont arrêtées en constatant qu'à l'occasion de l'affaire précitée les juristes de la Couronne ou bien n'ont point songé à user de ce moyen ou bien ont jugé préférable de ne pas le faire.

Il reste à examiner quelle est l'interprétation que doit recevoir l'Ordre en Conseil n°2 concernant la Déclaration de Londres, article 1er, §3. Le jugement du *Louisiana* ne peut ici servir de guide, car il s'appliquait au cas d'un chargeur neutre à qui il importait de savoir de quel degré de protection pouvait jouir la cargaison qu'il avait adressée à un consignataire réel, nommément désigné, résidant dans un pays limitrophe de l'Allemagne. fut admis que le chargeur neutre ne devait supporter aucun préjudice du simple fait des intentions de son consignataire. Les réclamants étaient les chargeurs eux-mêmes; ils affirmaient être propriétaires des marchandises et déclaraient que les consignataires désignés aux connaissements n'avaient été indiqués que pour la commodité et que la propriété n'avait pas été transférée à ceux-ci. Dans notre cas les réclamants sont les consignataires désignés et, suivant la façon dont les faits ont été présentés en Cour des Prises, ces consignataires avaient été investis de la propriété avant le jour de la capture — plus précisément, la veille de ce jour. Bien plus, les expéditeurs s'étaient dessaisis, à leur profit, du contrôle effectif des marchandises. Or leur intention était de donner finalement à ces marchandises une destination ennemie. Une telle intention peut-elle avoir pour effet de les dépouiller du caractère que leur donne l'insertion de leurs noms dans les connaissements, aux termes de l'Ordre disant que les papiers de bord doivent « indiquer qui est le consignataire des marchandises ? » En principe, Leurs Seigneuries ne le pensent pas. Si la capture avait eu lieu deux jours plus tôt et que les réclamants eussent été Nordskog et Cie, les énonciations du jugement du *Louisiana* auraient pu trouver application. Le cas présent est différent : que la date du transfert de propriété soit ou non décisive, on ne peut dire, au vu des faits, que les appelants n'étaient pas les consignataires. Il n'est même pas établi qu'ils eussent avec Nordskog et Cie ou avec des tiers un accord en vertu duquel ils se seraient engagés à réexpédier le café en Allemagne ; encore n'y aurait-il pas eu lieu de peser les conséquences d'un tel accord, attendu qu'il ne se serait agi là

que d'une obligation personnelle. Tout ce qui est établi, c'est qu'ils avaient une intention. C'est là, semble-t-il, précisément le cas, ou l'un des cas, où, d'après l'Ordre en Conseil en question, la destination du navire et les énonciations des papiers de bord couvraient la marchandise. Exiger du consignataire désigné aux papiers de bord des garanties relativement à l'ensemble de son commerce ou à des transactions particulières indépendantes du contrat d'affrètement équivaudrait à n'accorder de protection à la marchandise que dans le cas où les papiers de bord feraient foi d'une chose qu'ils n'indiquent jamais et qu'ils ne pourraient que rarement indiquer. En conséquence, dans l'espèce présente, le café devait échapper à la confiscation, nonobstant sa destination finale ennemie.

L'Ordre en Conseil du 11 mars 1915, article 3, a prévu le déchargement des marchandises en pareil hypothèse ; il dispose : « Les marchandises « ainsi déchargées dans un port britannique seront placées sous la garde « du Marshal de la Cour des Prises et, à moins qu'elles ne soient contre- « bande de guerre, elles seront, si elles n'ont pas été réquisitionnées « pour l'usage de Sa Majesté, restituées par ordre de la Cour, dans les « délais que celle-ci considérera comme justes d'après les circonstances... » Ces expressions fixent le traitement qui doit être appliqué aux marchandises en cause après qu'elles ont été remises à la garde du Marshal. Le Président a tout pouvoir pour décider des conditions de leur restitution. Celles dont il s'agit ici ont probablement été réquisitionnées ou vendues et n'existent plus *in specie* ; s'il en est ainsi, elles sont représentées par leur prix ou leur valeur marchande, qui devra faire l'objet d'une ordonnance. Le jugement de confiscation doit être annulé et l'affaire renvoyée devant la Cour des Prises qui statuera sur les conditions de la restitution. Comme l'appel triomphe pour un motif qui n'a jamais été régulièrement présenté à Sir Samuel Evans, il n'y a pas lieu d'adjuger les frais de cet appel. Leurs Seigneuries soumettent humblement un avis en ce sens à Sa Majesté.

Appel admis.

Du 13 novembre 1918. — Comité judiciaire du Conseil Privé. — Lord Sumner, lord Parmoor, lord Wrenbury, Pickford, Sir Arthur Channell. — Avocats : Travers-Smith, Braithwaite et Cie, pour les appelants ; le Solicitor du Trésor, pour l'intimé.

194

Haute Cour de Justice
Division d'Amirauté (en matière de prises), 25 novembre 1918

PRISE, NAVIRES ENNEMIS, EAUX INTÉRIEURES, LAC VICTORIA NYANZA.

Le droit de prise s'applique aux bâtiments ennemis capturés sur le lac Victoria Nyanza.

(Matériel flottant allemand capturé sur le lac Victoria Nyanza)

Lord Sterndale, président :

Dans la présente affaire, la Couronne sollicite la condamnation, comme prises, du matériel flottant et des autres biens dont la liste est donnée en annexe. Le motif de condamnation invoqué est que tous les biens visés étaient des propriétés ennemies capturées par des vaisseaux de guerre de Sa Majesté. Toutes les captures ont été effectuées dans les eaux du lac Victoria Nyanza, dans l'Est Africain. Les navires capteurs indiqués sont les bâtiments de Sa Majesté *Winifred*, *Kavirondo* et *Nyanza*. Je n'ai pas de renseignements précis sur l'importance et les caractéristiques de ces navires. Je crois cependant que les caractéristiques ci-après peuvent être données comme exactes : le *Winifred* et le *Nyanza* étaient des bateaux de commerce à deux hélices, réquisitionnés et commissionnés par l'Amirauté, de 700 et 1.146 tonnes respectivement, et armés, le premier d'un canon de 4 pouces, le second d'un canon de 4 pouces et d'autres pièces. Le *Kavirondo* était un remorqueur à vapeur de 200 tonnes, armé d'un canon de 12 livres et autres pièces. Il y avait encore trois autres unités munies d'artillerie, ainsi qu'un transport également armé, qui étaient tous des vapeurs de commerce avant d'avoir été réquisitionnés par l'Amirauté.

Je n'ai pas d'informations précises au sujet des navires que les Allemands possédaient sur le lac, mais ils avaient au moins un remorqueur à vapeur armé, le *Muanza*, qui fut coulé au cours des opérations dont il est question dans la présente affaire, et sans doute d'autres navires armés. Il y eut de nombreux combats sur le lac à différentes reprises. Il est établi que tous les navires capteurs étaient des unités auxiliaires de la Marine de Sa Majesté, la propriété capturée appartenant à des ennemis de ce pays. Il ne peut, par suite, y avoir de difficulté en ce qui touche la condamnation, sinon celle qui est susceptible d'être soulevée en raison du lieu même de la capture.

Le Victoria Nyanza est un lac intérieur, sans voie d'accès à la mer utilisable pour des navires quelconques. Tous les bateaux qui y sont en service, à l'exception des petites unités qui ont pu être construites sur place, ont dû y être apportés par terre, soit tout montés, soit en pièces détachées, puis remontés, le cas échéant, et mis à l'eau. La question se pose de savoir si le matériel flottant et autre capturé sur les eaux de ce lac peut faire l'objet d'une prise.

Il n'y a pas, à ma connaissance, de précédent sur ce point, sauf le cas du *Kangani* et de l'*Hedwig von Weissmann* (rapporté dans la *Lloyd's List*, du 20 mars 1917). Dans ce cas, le défunt président adjugea des primes de prise aux navires de Sa Majesté *Mimi*, *Tarton* et *Fifi* pour la prise du *Kangani* et de l'*Hedwig von Weissmann*. Le *Mimi* et le *Tarton* étaient des chaloupes à moteur qui avaient été apportées d'Angleterre et lancées sur le lac Tanganyika. Chacune d'elles portait un canon ; peu de temps après leur lancement, elles attaquèrent et capturèrent le navire allemand *Kangani*, de plus fort tonnage, mais beaucoup moins rapide. Ce dernier fut réparé et

incorporé dans la Marine de Sa Majesté sous le nom de *Fifi*. Les trois navires attaquèrent par la suite et coulèrent l'*Hedwig von Weissmann*. Il fut reconnu qu'ils avaient droit à des gratifications de prise et les considérations qui motivent une telle décision sont identiques à celles qui motivent une décision de confiscation. Les conditions étant les mêmes sur le lac Tanganyika que sur le Victoria Nyanza, le cas constitue, en soi, un précédent en faveur de la Couronne. Le défunt Président ordonna, en outre, la réquisition de certains des biens en cause. Toutefois il m'a été dit que le point de droit n'avait été discuté dans aucune des deux affaires. C'est pourquoi je me crois tenu d'examiner l'espèce présente de façon indépendante.

Dans ce but, il est nécessaire de déterminer l'étendue et les limitations du droit de prise, sans qu'il y ait cependant lieu de s'y arrêter longuement, ces objets ayant été discutés dans les affaires du *Roumanian* et du *Miramichi* par le défunt Président, et ses jugements dans ces affaires ont été confirmés par le Conseil Privé. Il cite des passages de Hall, *International Law* (6e édit., p. 435 ; 7e édit., p. 465) et d'une note de l'édition de Wheaton par Dana (8e édit., 1866, p. 451) qui traitent de la matière. Ils sont entièrement reproduits dans le jugement du *Roumanian*. Il signale d'autre part que la commission en vertu de laquelle la Cour statue en matière de prises ne contient aucune limitation de nature à soustraire à sa juridiction la propriété qui était alors en cause. Ses termes ne permettent pas davantage, à mon avis, d'exclure la propriété que j'ai à examiner. Le résultat est donc qu'à première vue toute propriété ennemie est susceptible d'être saisie et condamnée comme prise, mais que cette possibilité initiale a reçu une certaine limitation en droit international ; j'ai à décider si cette limitation doit conduire à exclure le cas présent.

Le droit de prise n'est pas limité aux prises en mer. Cela a été jugé dans l'affaire *Lindo* c. *Rodney*, à propos de biens saisis lors de la reddition de l'île de Saint-Eustache aux forces navales et militaires de Sa Majesté. Il avait été objecté que ces biens n'étaient pas soumis à la juridiction de la Cour des Prises parce qu'ils avaient été saisis à terre. Lord Mansfield et la Cour du Banc du Roi estimèrent cependant qu'ils relevaient du droit des prises, Lord Mansfield disant, en se référant à la commission qui à tous égards était la même qu'aujourd'hui : « Elle ne dit pas : à la mer, ni mar« chandises embarquées sur un navire ». (2 Dougl. 615 n). Voir encore les jugements dans l'affaire *Le Caux* c. *Eden*.

Il apparaît clairement ainsi qu'il n'y a aucune pratique établie qui exclue les captures en eaux intérieures de l'application du droit des prises. Le 21 février 1917, la Cour des prises italienne, siégeant à Rome, a validé la prise des vapeurs de rivière effectuant la navigation entre le port de Cervignano, sur la rivière Auna, à quelques milles de son embouchure, et Grado, à l'embouchure même de cette rivière, et Trieste. Le cas n'est cependant pas absolument concluant, car il mettrait en jeu dans une certaine mesure la théorie des représailles et l'on ne voit pas très exactement si la capture eut lieu à Cervignano ou bien à Grado, qui est à l'embouchure de la rivière et sur le golfe de Trieste. D'autre part, le jugement fait allusion à une déci-

sion de la Cour des prises allemande, portant condamnation de navires belges amarrés dans le port rhénan de Duisbourg, à grande distance de la mer, ainsi qu'au cas du navire russe *Primula*, qui fut saisi sur la rivière de la Trave, entre Lübeck et Travemünde. Je ne connais pas les circonstances des captures opérées à Duisbourg, mais je crois qu'on peut s'en rapporter à la déclaration de la Cour italienne disant que la Cour allemande avait admis la validité de ces captures. On trouve un exemple analogue dans l'affaire du *Cotton Plant*. Quoique certains auteurs le citent comme venant à l'appui de la thèse que les captures en eaux intérieures ne sont pas conformes au droit des prises, ce cas me paraît justifier la conclusion contraire. La capture avait été effectuée sur la rivière Roanoke, à 130 milles de l'embouchure ; elle fut déclarée illégale comme contraire aux dispositions d'une loi de 1864 des Etats-Unis, qui stipulait qu'aucune propriété saisie dans les eaux intérieures des Etats-Unis par les forces navales fédérales ne pourrait être regardée comme étant une prise maritime. Il fut admis que cette loi n'était pas applicable dans l'espèce et ne s'appliquait qu'aux eaux intérieures telles que les Grands Lacs. Ceci me paraît exprimer clairement l'opinion que, sans ladite loi, une capture sur cette rivière intérieure aurait été une capture valable.

Dès lors, partant de la proposition qu'aucun principe général ne soustrait, dans l'ensemble, les captures en eaux intérieures au droit des prises, il faut examiner si une capture faite sur le Victoria Nyanza rentre dans la catégorie des captures exclues en vertu des principes définis dans le passage précité de Wheaton, lequel a reçu l'approbation du défunt Président et du Conseil Privé. A cet égard, il y a lieu de prendre en considération la nature et les caractéristiques du Victoria Nyanza. C'est un lac très important qui forme le réservoir principal du Nil, et qui, parmi les lacs d'eau douce du monde, ne le cède en dimension qu'au Lac Supérieur. Sa plus grande longueur est de 250 milles, sa plus grande largeur, de 200 milles, et son pourtour excède 2.000 milles. Sa superficie est de plus de 26.000 milles carrés. C'est, en chiffres ronds, environ les cinq sixièmes de la superficie du Lac Supérieur et beaucoup plus que celle d'un quelconque des autres grands lacs américains et canadiens. Dès 1903 un vapeur de 600 tonnes y avait été lancé et de nombreux vapeurs et engins flottants y font du commerce, et un commerce très considérable. Le Victoria Nyanza se trouve partie dans l'Est Africain Britannique et partie dans l'Est Africain Allemand et, pendant la guerre, les deux pays, Grande-Bretagne et Allemagne, y ont entretenus des vaisseaux pourvus d'un armement. Ces conditions locales me paraissent, à première vue, cadrer parfaitement avec l'admissibilité du droit de prise et exclure l'application des principes relatifs aux captures en cas de guerre sur terre.

A mon sens, le langage du Chief Justice Taney, dans le cas du *Propeller Genesee Chief* c. *Fitzhugh*, au sujet des Grands Lacs, est applicable au Victoria Nyanza : « Ces lacs sont de véritables mers intérieures. Ils sont « bordés sur une rive par divers Etats de l'Union et sur l'autre par un « pays étranger. Un commerce déjà important et en voie d'accroissement

« s'y effectue entre ces Etats et ce pays étranger, commerce qui est soumis « à tous les incidents et hasards qui peuvent se présenter sur l'Océan ». (12 Howard, p. 453). Sauf la référence aux Etats divers de l'Union qui bordent sur une rive les Grands Lacs, ces mots me paraissent s'adapter aux conditions du cas présent. Je conclus donc en principe que les captures sur le Victoria Nyanza relèvent du droit des prises et que les précédents, autant qu'il en existe, sont en faveur de cette thèse.

Ces Grands Lacs d'Amérique et du Canada, qui offrent l'analogie la plus immédiate avec les lacs de l'Est Africain, ont fourni matière à discussion dans plusieurs affaires devant les Cours des Etats-Unis. Je ne m'y arrêterai pas, car elles se rattachent à une question différente, celle de savoir si les Grands Lacs étaient soumis à la juridiction de l'Amirauté des Etats-Unis, et à ce sujet on s'est appliqué avec un soin spécial à définir s'ils pouvaient être appelés « hautes mers ». Comme je l'ai déjà indiqué, la juridiction des prises n'est pas limitée aux captures en haute mer ; aussi les discussions auxquelles ces cas ont donné lieu sont-elles, en grande partie, sans intérêt pour la solution de l'espèce présente. On peut signaler toutefois que, par l'Ordre en Conseil de 1903 relatif à l'Ouganda, article 16 (1), juridiction d'Amirauté a été donnée à la Haute Cour de l'Ouganda « pour « tous litiges ayant pour théâtre les lacs ou autres eaux intérieures navi- « gables ». Deux passages des cas américains me semblent cependant devoir être retenus. Dans l'affaire *Propeller Genesee Chief* c. *Fitzhugh*, le Chief Justice Taney, parlant des Grands Lacs, dit: « Des flottes ennemies « se sont rencontrées sur leurs eaux et des prises ont été effectuées... » (p. 453). Ces mots doivent se rapporter à des incidents de la guerre de 1812 ou de date plus ancienne, car je note que, dans l'affaire du *Cotton Plant*, le juge Strong déclare qu'il n'y eut pas d'opérations militaires sur les Lacs pendant la guerre de Sécession. Parlant, en effet, de l'application de la loi des Etats-Unis à laquelle j'ai déjà fait allusion, il dit : « il est cer- « tain que ce sont d'autres eaux que celles des Grands Lacs qui sont visées. « La loi fut votée pendant la guerre de Sécession... Il n'y eut pas alors « d'actions de guerre sur les Lacs, et ces derniers ne se trouvaient pas « dans des régions livrées à l'insurrection ». (10 Wall. (Amer), p. 581). Je n'ai pas connaissance d'événements entre l'année 1812 et la guerre de Sécession qui auraient pu donner naissance à des questions de prise sur les Grands Lacs.

Je relève dans Mayer, *Admiralty Law and Practice*, p. 512, l'indication qu'il n'a pas été évoqué d'affaires de prise sur les Grands Lacs devant les Cours Canadiennes postérieurement à 1812 et que les cas de l'espèce ont été recueillis dans le troisième volume des *Canadian Reports of Appeal Cases*. Il semble qu'il s'agisse de décisions dues à Sir Alexander Croke, un juge de grande réputation. Malheureusement il m'a été impossible de trouver trace des affaires de prise américaines, auxquelles se réfère le Chief Justice Taney, comme aussi de me procurer le Recueil canadien sus-mentionné, mais je me crois autorisé, sur la foi du Chief Justice dans ses déclarations à propos des cas américains et de celles de Mayer,

Admiralty Law and Practice, en concordance avec le compte rendu de l'affaire du *Bellas*, à tenir pour établi que ces décisions ont existé. S'il en est ainsi, elles fournissent une analogie complète sur laquelle on peut se fonder pour le règlement du cas du Victoria Nyanza. A l'époque où il a été statué, en ce qui concerne la juridiction de l'Amirauté, sur l'affaire *Propeller Genesee Chief* c. *Fitzhugh* et autres cas, des navires d'un tonnage réduit, mais encore assez considérable, pouvaient atteindre les Grands Lacs en venant de la mer par rivières et canaux : c'est un point auquel les Cours ont attaché de l'importance. Il n'y a pas, comme je l'ai mentionné, d'accès direct de la mer au Victoria Nyanza, ce qui pourrait être considéré comme différenciant le cas de celui des Grands Lacs. Mais d'un rapport présenté par Sir John Hay, alors secrétaire d'Etat, au Président des Etats-Unis et cité dans Moore, *Prize Cases*, il résulte qu'avant 1817, il n'y avait « pas de voie de communication navigable entre eux (les Grands Lacs) et « l'Océan ». Si cela est exact — et je n'ai point de raison d'en douter — l'analogie entre les Grands Lacs et le Victoria Nyanza est complète.

J'estime, tant en vertu des principes que des précédents, que les captures en cause ont été faites légalement, en conformité du droit des prises, et je me range à l'opinion du défunt Président, les mêmes considérations étant applicables au Victoria Nyanza qu'au lac Tanganyika.

Je rends en conséquence la sentence de condamnation qui a été demandée.

Du 25 novembre 1918. — Haute Cour de Justice. Division d'Amirauté (en matière de prises). — Lord Sterndale, président. — Avocat : Le Solicitor du Trésor, pour le Procureur général.

195

Comité Judiciaire du Conseil Privé, 3 décembre 1918

Contrebande conditionnelle, Destination, Consignataire, Ordre en Conseil du 29 octobre 1914, Voyage continu.

Lorsque les papiers de bord n'indiquent pas un consignataire autre que le chargeur, et que le propriétaire des marchandises de contrebande conditionnelle ne prouve pas la destination innocente de ces marchandises, celles-ci sont confiscables conformément à l'article 3 de l'Ordre en Conseil du 29 octobre 1914.

(Navire *Hellig Olav* [cargaison])

Lord Parmoor :

L'appelant est une Compagnie danoise, faisant, à Copenhague, le commerce du saumon frais et de conserve. Elle possède en Amérique des succursales dont le rôle normal est d'acheter le saumon directement aux pêcheries. Ce n'est qu'exceptionnellement qu'elle se fournit à d'autres maisons. Ce saumon est envoyé à New-York et de là embarqué pour

Copenhague en vue de la vente principalement en Danemark mais aussi dans d'autres pays, y compris l'Allemagne. En Allemagne les ventes étaient faites en général, quoique non exclusivement, par des succursales de la société à Berlin et à Schlutup, près de Lübeck. La succursale de Berlin a été fondée en 1907. Le dernier lot de saumon (8 barils) envoyé à Berlin l'a été le 19 janvier 1916. La succursale de Schlutup a été créée en 1909. Le dernier lot de saumon (8 barils également) expédié à Schlutup l'a été le 19 décembre 1915. L'appelant câbla, le 22 décembre 1915, à Hansen, son représentant à Seattle, d'embarquer un chargement de saumon de la Columbia River et envoya, le 8 janvier 1916, un second message pour savoir si l'embarquement avait eu lieu. Le 21 janvier 1916, il expédia aux pêcheries Tyee sous le nom de Rollo Export Co., un radiogramme demandant si le saumon de la Columbia River et de l'Alaska avait été embarqué ; il lui fut répondu que le chargement avait été effectué sur vapeur le 3 février. Il apparaît donc clairement que, lorsque le premier message ayant trait à l'embarquement de saumon en question fut lancé, le dernier lot de saumon adressé à Schlutup n'était parti que deux jours plus tôt et que le dernier lot pour Berlin ne devait être expédié que près d'un mois plus tard.

Une consignation de cinquante-deux tierçons de saumon congelé fut chargée sur le vapeur *Hellig Olav*, aux conditions de transport contenues dans un connaissement en date du 4 février 1916. L'appelant était à la fois chargeur et consignataire et la marchandise était livrable à Copenhague, à lui-même ou à ses ayants-droit. Par suite, aux termes du connaissement, il n'y avait pas de consignataire distinct du chargeur, le contrôle de la marchandise restait aux mains du chargeur-consignataire et il n'y avait pas de tierce partie intéressée dans l'opération. En effet le connaissement laissait la disposition de la marchandise à l'ordre du chargeur et faisait dépendre exclusivement de celui-ci la destination finale. Au moment du chargement les tierçons de saumon n'avaient pas été déclarés comme marchandise pour la consommation neutre et aucune garantie n'avait été obtenue de la Guilde Danoise du Commerce.

Le vapeur *Hellig Olav* relâcha à Kirkwall le 15 février 1916 environ : il y fut ordonné de retenir les tierçons de saumon, mais le navire fut autorisé à continuer sur promesse faite au Gouvernement de Sa Majesté d'entreposer la marchandise à Copenhague jusqu'à la fin de la guerre ou de la diriger sur l'Angleterre, pour y faire l'objet d'une procédure de prise. Ce ne fut qu'après qu'il eut connaissance de la capture que l'appelant obtint, dans la forme usuelle, une garantie de la Guilde des Marchands de Copenhague. Une correspondance fut ensuite échangée entre l'appelant, la Légation britannique de Copenhague et le Foreign Office, et finalement, le 25 novembre 1916, la somme de £ 2019, représentant le montant de l'assurance des tierçons de saumon, fut versée en Cour des Prises, à l'effet de provoquer une décision judiciaire sur la légalité de la capture. L'appelant produisit ses preuves sans que le défendeur, le Procureur Général, déposât les siennes, s'en rapportant aux énonciations contenues dans l'affidavit et les documents remis par l'appelant et dans la correspondance entre ce dernier, la Légation

britannique à Copenhague et le Foreign Office, ainsi qu'aux déductions qui en pouvaient être dégagées. L'affaire vint à l'audience de l'éminent Président, qui, le 23 février 1917, décida que les tierçons de saumon étaient saisissables comme contrebande de guerre et prononça la confiscation de la somme de £ 2019, détenue par la Cour. L'appelant soutient que la Cour n'était pas fondée à ordonner la confiscation de ladite somme, aux lieu et place de la marchandise elle-même. Leurs Seigneuries, eu égard aux termes de l'arrangement intervenu le 25 novembre 1916, qui porte notamment qu'il sera disposé de la somme de £ 2019 selon ce que la Cour croira devoir prescrire, estiment que cette objection ne peut être maintenue.

L'argument essentiel présenté au nom de l'appelant est que la doctrine du voyage continu est inapplicable à l'espèce et que le chargement de saumon ne tombait pas sous le coup de la modification contenue à l'article 1er, § 3 de l'Ordre en Conseil (nº 2), du 29 octobre 1914, sur la Déclaration de Londres. Cette modification stipule : « Nonobstant les dispositions de l'ar-« ticle 35 de ladite Déclaration, la contrebande conditionnelle est sujette « à capture à bord d'un navire à destination d'un port neutre, si la « marchandise est consignée « à ordre », ou si les papiers de bord n'indi-« quent pas le consignataire des marchandises ou s'ils indiquent un consi-« gnataire des marchandises dans un pays ennemi ou occupé par l'en-« nemi ». L'interprétation de cette modification a été donnée dans l'affaire du *Louisiana* et le jugement rendu à cette occasion par Leurs Seigneuries (1) peut être étendu au cas présent. La question qui se posa alors était celle de savoir si les papiers de bord indiquent le consignataire de la marchandise quand le chargeur en conserve le contrôle et peut en changer la destination selon son intérêt et à sa seule discrétion. On a fait ressortir que, dans de telles conditions, le chargeur retient aussi complètement le contrôle de la marchandise que si la consignation avait été faite à ordre et que la contrebande conditionnelle pourra être livrée au Gouvernement ennemi par l'intermédiaire de ports neutres aussi librement que si l'article 35 de la Déclaration de Londres avait été adopté sans modification. Le jugement s'exprime ainsi : « Dans l'opinion de Leurs Seigneuries, les mots : « le consignataire des marchandises » veulent dire : une personne autre que le chargeur, et entre les mains de qui le chargeur se dessaisit effectivement du contrôle des marchandises ». Dans l'espèce, il n'y a pas de personne autre que le chargeur ayant reçu de celui-ci le contrôle effectif des marchandises et il s'ensuit que les tierçons de saumon sont saisissables comme contrebande conditionnelle, bien que chargés sur un navire à destination d'un port neutre. Il n'est pas nécessaire d'examiner les autres dispositions du paragraphe 3, mais le désir de Leurs Seigneuries n'est pas de laisser planer le moindre doute sur la conclusion du Président que les papiers de bord indiquaient un consignataire établi en pays ennemi ou occupé par l'ennemi. Or, la modification suivante (§ 4) est ainsi

---

(1) Voy. *suprà*, t. II, p. 431 et s.

conçue : « Dans les cas visés par le précédent paragraphe (3), il incombera « aux propriétaires des marchandises de prouver que la destination de « celles-ci était innocente ». L'effet de cette disposition est que, dans les cas relevant du paragraphe 3, le commerçant neutre s'est rendu lui-même suspect et qu'il lui incombe d'écarter le soupçon en fournissant des preuves suffisantes de la destination innocente de la marchandise saisie. Il y a donc lieu de dire si l'appelant s'est acquitté de l'obligation que cette disposition lui impose. A la date de l'embarquement, les tierçons de saumon n'avaient pas été déclarés comme denrées destinées à la consommation neutre et aucune garantie n'avait été obtenue de la Guilde Marchande Danoise. Cette omission constitue en elle-même un grave motif de suspicion. Leurs Seigneuries ne sont pas convaincues que la destination innocente de la marchandise ait été établie de façon satisfaisante. Et il n'apparaît aucune raison valable expliquant pourquoi la déclaration n'a pas été faite et la garantie donnée de la manière habituelle. D'un autre côté, l'appelant avait un intérêt évident à chercher à importer directement du saumon qu'il pourrait ensuite réexpédier sur Berlin ou Schlutup, sans courir le risque d'être inscrit sur la liste noire. Quand le premier message relatif à l'embarquement d'un chargement de saumon de la Columbia River fut adressé à Hansen à Seattle, le dernier lot pour Berlin n'était pas encore parti et celui destiné à Schlutup n'avait été expédié que peu de jours auparavant. La date exacte de la fermeture des succursales de Berlin et de Schlutup n'a pas été donnée, ce qui autorise à penser qu'elles n'étaient pas fermées lors du chargement de l'*Hellig Olav.* A une certaine époque l'appelant a figuré sur la liste noire, mais il en a été rayé par la suite sur l'explication que le saumon envoyé en Allemagne n'avait pas été importé sous le régime de la déclaration et de la garantie. Leurs Seigneuries admettent l'entière exactitude de l'explication ainsi fournie par l'appelant, mais celle-ci démontre l'existence d'un trafic d'importation de saumon à destination de l'ennemi, trafic s'effectuant en dehors des restrictions que la déclaration et la garantie auraient imposées. Dans de telles circonstances, il était nettement du devoir de l'appelant d'expliquer, sans aucune réticence, dans quelles conditions il exerçait son commerce d'importateur de saumon. En fait, une seule allusion à l'Allemagne a été faite dans le premier exposé de l'appelant, d'après laquelle, pendant une courte période, au commencement de la guerre, quelques-unes des marchandises importées furent expédiées dans ce pays, alors qu'il résulte de l'enquête ultérieure et de la seconde partie du rapport des comptables du 3 juillet 1916 que huit barils de saumon furent envoyés à Schlutup, le 19 décembre 1915, et huit autres barils à Berlin, le 19 janvier 1916. Leurs Seigneuries ne peuvent arriver à la conclusion que l'appelant ait, dès l'origine, fourni des renseignements complets sur toutes les particularités importantes relatives à l'exercice de son commerce et il a été signalé, dans des cas antérieurs, qu'il incombe aux commerçants neutres de donner ces renseignements quand ils ont l'obligation d'écarter les éléments de suspicion qui affectent la destination de la marchandise saisie.

Leurs Seigneuries estiment en conséquence que, dans le cas présent, l'appelant ne s'est pas acquitté de la charge consistant à faire la preuve de la destination innocente de sa cargaison. Durant les débats en appel une requête a été présentée à Leurs Seigneuries, au nom de l'appelant, à l'effet d'admettre la production de preuves nouvelles, non soumises au Président, mais Leurs Seigneuries n'ont pas cru pouvoir l'accueillir pour les raisons qui ont été données à l'audience d'appel. L'appel doit être rejeté, avec frais, y compris ceux de la requête dont il vient d'être parlé. Leurs Seigneuries soumettent humblement un avis en ce sens à Sa Majesté.

Appel rejeté.

Du 3 décembre 1918. — Comité judiciaire du Conseil Privé. — Lord Sumner, Lord Parmoor, Lord Wrenbury, Pickford, Sir Arthur Channell. — Avocats : Botterell et Roche, pour l'appelant ; le Solicitor du Trésor, pour l'intimé.

196

Comité Judiciaire du Conseil privé, 13 décembre 1918

Marchandises, Caractère ennemi, Chargeur neutre, Assureur ennemi ; Confiscation, Décision annulée, Cour des Prises, Procédure nouvelle.

Doit être rejetée la réclamation d'un chargeur neutre relative à des marchandises expédiées par lui sur navire anglais lorsque, postérieurement à la saisie, la valeur des marchandises a été payée aux agents du chargeur par un assureur ennemi qui en est ainsi devenu propriétaire.

Décision de confiscation annulée d'accord avec la Couronne, la Cour des Prises devant rester en possession du prix des marchandises saisies et statuer au fond après une nouvelle procédure.

(Navire anglais *Palm Branch* [cargaison])

Sir Arthur Channel :

Le présent appel soulève diverses questions de droit des prises et de pratique, qui ne paraissent pas avoir été jusqu'ici expressément tranchées.

L'appelant est une firme ou société neutre, faisant le commerce en Equateur et il réclame 4.000 balles de cacao qui ont été saisies comme prise ou en vertu des droits de l'Amirauté à bord du vapeur britannique *Palm Branch*, dans le port de Liverpool, le 18 septembre 1914, et que l'assignation présentait comme étant propriété ennemie. L'appelant avait chargé le cacao à Guyaquil, sous connaissements stipulant la livraison à une firme allemande, Schlubach, Thiemer et Cie, de Hambourg ; mais il a été prouvé de façon convaincante aux yeux du défunt Président, et il n'est pas con-

testé aujourd'hui par la Couronne, que la firme allemande n'était qu'un agent de vente de l'appelant et n'était pas devenue propriétaire, et le Président a estimé explicitement que les marchandises, à la date de leur saisie effective à Liverpool, étaient la propriété du réclamant neutre. Toutefois la firme allemande avait assuré les marchandises contre les risques de guerre par l'intermédiaire d'un agent d'assurances de sa nationalité et les risques avaient été couverts, jusqu'à concurrence de 97 1/2 0/0 environ, par des assureurs allemands. Après la capture et avant que la réclamation de l'appelant eût été déposée — ce qui n'eut lieu qu'en octobre 1915 — les assureurs allemands avaient payé comme pour une perte totale. Le cacao avait, entre temps, été vendu par ordre de la Cour des Prises, et, par suite de la hausse des prix entraînée par la guerre, le produit de la vente avait excédé largement la somme pour laquelle la marchandise avait été assurée. Le désir de profiter de cet excédent peut n'avoir pas été sans influence sur le cours ultérieur de la procédure. Les assureurs, qui avaient payé, réclamèrent des assurés la propriété des marchandises et une abondante correspondance, qui est au dossier, fut échangée. L'éminent Président déduisit de cette correspondance que l'appelant avait admis que la propriété avait été transférée aux assureurs du fait du règlement de la perte, qu'il s'était constitué expressément *trustee* pour la sauvegarde des intérêts de ceux-ci et qu'il avait formulé sa réclamation en cette qualité de *trustee*, ses frais de justice lui étant, par ailleurs, remboursés. Les faits étant vus sous ce jour, une question se posait forcément, que l'éminent Président considéra comme indispensable d'examiner — celle de savoir quelle décision doit être rendue par la Cour des Prises lorsque des marchandises, qui appartenaient à un neutre lors de leur capture, sont, avant que le neutre ait formulé sa réclamation à leur endroit, devenues la propriété d'un ennemi. Il basa son jugement sur la réponse qu'il donna à cette question. Celle-ci apparaît comme nouvelle et l'éminent défunt Président la traita comme, au cours de sa trop brève carrière, il traita les autres questions nouvelles de droit des prises qu'il rencontra, c'est-à-dire en étendant et en appliquant aux faits nouveaux les principes à découvrir dans le droit bien établi antérieurement. Il se référa en détail aux formes anciennes d'affidavits, de réclamations et d'interrogatoires en usage devant la Cour des Prises, comme montrant que la Cour a toujours exigé pour son édification, avant d'ordonner la restitution aux réclamants des marchandises ou de leur prix, qu'il fût prouvé qu'aucun ennemi n'avait un intérêt quelconque sur ceux-ci. L'admission de la réclamation est naturellement suivie, en circonstances ordinaires, d'un ordre de restitution de l'objet réclamé. Leurs Seigneuries sont entièrement d'accord avec le défunt Président sur ce qu'il faut considérer comme la véritable règle en la matière et n'ont rien à ajouter aux raisons déduites dans son jugement sur ce point. La décision du Conseil dans l'affaire du *Prinz Adalbert*, en ce qui concerne les 290 barils formant une partie de la cargaison qui était en litige dans cette espèce (1)

(1) Voy. *suprà*, t. II, p. 343 et s.

est conforme à cette conception de la règle. Sur la base des faits pris en considération par l'éminent Président et, en particulier, étant donné que la réclamation était présentée par les appelants pour le compte et au profit d'ennemis, il devenait inutile de discuter aucune des questions difficiles qui se seraient posées normalement au sujet d'une réclamation formée par des assureurs, telles que la question de savoir si, dans le cas examiné, il y avait transfert d'un droit de propriété susceptible d'être reconnu par la Cour des Prises, ou simplement un droit contractuel qu'elle ne reconnaîtrait pas : voir 63e section du *Marine Insurance Act*, de 1906 (6 Edw., 7 c. 41), les affaires de l'*Ariel* [1857] (11 Moore, P. C. 119 ; 2 Eng. P. C. 600), du *Miramichi* (1), de l'*Odessa* (2), du *Parchim* (3) et les cas plus anciens cités à propos de ces affaires.

Leurs Seigneuries adoptent l'opinion que s'est formée des faits l'éminent Président, sauf dans la mesure où il y a lieu de tenir compte qu'il a négligé la circonstance que, pour un faible pourcentage, les assureurs n'étaient pas des ennemis et que ces assureurs n'ont pas payé. Cela n'a, d'ailleurs, aucune importance au point de vue du rejet de la réclamation de l'appelant, puisqu'il a été clairement démontré que celle-ci était, en fait, la réclamation d'Allemands ennemis. Ce motif paraît suffisant à Leurs Seigneuries, comme au Président, pour fonder le rejet. Le fait que l'assurance avait été souscrite pour une petite proportion par des neutres ou des sujets britanniques avait été mentionné par la défense en première instance, mais sans qu'elle y eût beaucoup insisté ; aussi bien ce moyen cadrait assez mal avec les arguments principaux développés alors par l'appelant et, en tout cas, ne leur fournissait aucun soutien. Le Président n'en a pas parlé dans son jugement et les intéressés ne le lui rappelèrent pas quand il prononça sa sentence. Si son attention avait été attirée sur ce point, il eût peut-être modifié quelque peu la forme de sa décision, mais tout en maintenant, bien entendu, le principe du rejet de la réclamation.

Leurs Seigneuries estiment, en conséquence, que l'appel n'est pas fondé et doit être rejeté avec les suites de droit.

Le Président, après avoir rejeté la réclamation, s'est prononcé en outre pour la confiscation des marchandises et cela, à l'examen, paraît faire naître quelque difficulté. Il est allégué que le jugement, déjà cité, dans l'affaire du *Prinz Adalbert* conclut à la fois à la confiscation et au rejet de la réclamation. Mais le point à envisager ne paraît pas avoir été pris en considération dans le jugement rendu sur cette espèce et, si l'on étudie les faits de près, on voit que la difficulté qui s'élève ici ne s'élevait pas dans cette dernière. Le *Prinz Adalbert* était un navire ennemi et la cargaison qu'il transportait au moment de sa capture devait, si aucune réclamation n'était formulée et justifiée à son sujet, être présumée propriété ennemie. Le *Palm Branch* est un navire britannique. De même, dans le cas du

(1) Voy. *suprà*, t. I, p. 59 et s.

(2) Voy. *suprà*, t. I, p. 107 et s., 424 et s.

(3) Voy. *suprà*, t. II, p. 375 et s.

Remonstrant (1), auquel il est également fait référence, le jugement fut basé en réalité sur le fait que la réclamation introduite en appel était différente de celle formée devant la juridiction inférieure. Les raisons du Président pour prononcer la confiscation ont été très brièvement indiquées. Il s'est borné à dire : « C'est une réclamation des marchandises elles-« mêmes. Les capteurs n'ont pas abandonné la marchandise ou le produit « de la réalisation depuis l'époque où les assureurs ont obtenu et réclamé « le droit de propriété. Il n'était pas besoin d'un nouvel acte de saisie (2). » D'où il semble résulter qu'il a traité le cas comme si les marchandises avaient été saisies après qu'elles furent devenues propriété ennemie, prononçant leur confiscation en raison de cette dernière qualité. Ceci paraît mériter un examen très attentif. L'avocat de la Couronne a fait valoir qu'étant donné que les marchandises, bien qu'elles ne fussent pas propriété ennemie lors de leur capture, l'étaient devenues pendant qu'elles se trouvaient aux mains de la Cour, une nouvelle assignation aurait pu être lancée et qu'une sentence de condamnation aurait nécessairement suivi. A l'appui il citait le cas du *Schlesien* (n° 2). Dans cette affaire toutefois il n'y avait pas eu de nouvelle assignation. On doit rappeler qu'il n'existe pas de droit général de confiscation des marchandises ennemies et que le droit reconnu à un belligérant de capturer la propriété ennemie et de demander la validation de la capture à une Cour des Prises est un droit purement maritime, ne pouvant s'exercer que sur la propriété qui se trouve effectivement en mer ou dans une situation assimilable. En raison des difficultés inhérentes aux divers points soulevés et dans le doute qu'elles aient devant elles tous les éléments essentiels pour trancher ces points, Leurs Seigneuries ont demandé à l'avocat de la Couronne, avant le dépôt de ses conclusions, s'il consentirait à ce que la sentence de confiscation fût infirmée et à ce qu'il fût prescrit que la Cour des Prises resterait, jusqu'à nouvel ordre, détentrice du prix des marchandises : ce consentement a été accordé. Dans ces conditions, Leurs Seigneuries estiment qu'il y a lieu de prendre une décision conforme.

Leurs Seigneuries ne prononcent pas que la sentence de confiscation a été rendue à tort, puisque les conclusions tendant à sa confirmation n'ont pas été déposées ; au surplus, il est loin d'être patent que l'appelant, dont la réclamation a été rejetée à bon droit, ait qualité pour contester la confiscation — voir le cas de l'*Antilla* (3) ; — mais, aux yeux de Leurs Seigneuries, il est régulier que la Couronne ait donné le consentement qui lui a été demandé, à cause de tous les doutes qui se sont formés. Dans une procédure ultérieure au sujet de la somme conservée par la Cour, il sera loisible à la Couronne d'agir de la façon qu'elle jugera convenable, soit en lançant une nouvelle assignation, soit autrement, à l'effet d'obtenir le paiement de ladite somme, en totalité ou en telle partie qu'il appartiendra.

---

(1) Voy. *suprà*, t. II, p. 381 et s.

(2) Voy. *suprà*, t. II. p. 222.

(3) *British and Colonial Prize Cases*, III, 237 et s.

Il sera en même temps loisible à ceux des assureurs qui sont neutres ou sujets britanniques, ainsi qu'aux réassureurs non ennemis — car il a été indiqué que quelques-uns, au moins, des assureurs qui ont réglé la perte avaient contracté des réassurances — d'introduire telles réclamations qui leur paraîtraient utiles. D'ailleurs, le rejet de la réclamation de l'appelant, basé sur le motif que celle-ci était faite au profit des assureurs ennemis, ne saurait avoir pour effet, dans l'esprit du Conseil, d'empêcher l'appelant de former toute réclamation qu'il se croirait en mesure de justifier, tant pour son compte que pour celui des neutres intéressés dans l'affaire, sur cette partie du prix à laquelle, en tout état de cause, les assureurs ennemis ne sauraient prétendre. Dans les procédures qui seront ainsi entreprises il faudra que les faits soient présentés devant la Cour de façon plus complète qu'ils ne l'ont été devant le Conseil et il est plus convenable que ce soit la Cour qui ait à les examiner. En conséquence, Leurs Seigneuries soumettent humblement à Sa Majesté l'avis que l'appel doit être rejeté avec frais et que, du consentement du Procureur Général au nom de la Couronne, la partie de la sentence qui prononce la confiscation du prix des marchandises comme étant de bonne prise doit être infirmée, la somme représentative étant retenue par la Cour jusqu'à ce que celle-ci ait statué à nouveau à son sujet.

Appel rejeté.

Du 13 décembre 1918. — Comité judiciaire du Conseil Privé. — Lord Sumner, Lord Wrenbury, Pickford, Sir Arthur Channell. — Avocats : Stokes et Stokes, pour l'appelant; le Solicitor du Trésor, pour l'intimé.

197

Comité Judiciaire du Conseil Privé, 13 décembre 1918

CANAL DE SUEZ, CONVENTION DE 1888, SAISIE, THÉATRE DES HOSTILITÉS; ALLÈGES, REMORQUEURS, BATEAUX AFFECTÉS A DES SERVICES DE PETITE NAVIGATION LOCALE, CONVENTION XI DE LA HAYE DE 1907; CONVENTION VI DE LA HAYE DE 1907, CONFISCATION.

La Cour des Prises ne peut annuler une saisie de navires comme ayant été effectuée dans le canal de Suez contrairement à la Convention de 1888;

Alors surtout que l'ennemi a fait du canal un théâtre des hostilités;

Et que les actes constitutifs de saisie ont été effectués à terre.

Les allèges et remorqueurs employés à Port-Saïd et appartenant à une compagnie allemande se livrant à la fourniture du charbon aux navires ne rentrent pas dans la catégorie des bateaux affectés à des services de petite navigation locale que vise l'article 3 de la Convention XI de La Haye, de 1907.

Ces allèges et remorqueurs ne sont pas protégés par la Convention VI de La Haye, de 1907 et, en conséquence, ils sont confiscables.

(Allèges et remorqueurs du *Deutsches Kohlen Depôt*)

Lord Sumner :

La Cour de Vice-Amirauté d'Alexandrie, siégeant en matière de prises (1), a tranché la présente espèce en faisant application des Conventions VI, articles 1 et 2, et XI, article 3, de la Conférence de la Haye de 1907. L'éminent Juge a estimé que le matériel flottant qui est en cause n'était pas de nature à échapper à la saisie, mais il s'est borné à prononcer sa mise sous séquestre. En suite de quoi les deux parties ont formé appel, chacune pour son compte : l'une réclamant la confiscation, l'autre la relaxe immédiate. Toutes deux ont bâti leur thèse sur le postulat qu'il y avait eu une saisie valablement faite et ont uniquement recherché laquelle des deux Conventions était applicable, à supposer que l'une ou l'autre le soit, car, si aucune des deux ne l'était, une sentence de confiscation aurait dû être prononcée.

En cours d'instance il est apparu que le dossier ne contenait aucune indication des circonstances de la saisie et n'indiquait même pas expressément qu'il y eût eu une saisie et bien qu'il eût pu suffire de s'en rapporter aux énonciations de la sentence actuellement à l'examen, d'après lesquelles le matériel en question « avait été légalement saisi comme de bonne prise », sur un tel point Leurs Seigneuries se sont crues tenues de vérifier de plus près les faits, puisqu'un doute était porté à leur connaissance. Elles ont en conséquence ordonné un complément d'information en Egypte. Les données qui ont été obtenues ne sont ni aussi explicites, ni aussi simples qu'on aurait pu l'attendre.

Avant la guerre l'objet de l'activité de la Deutsches Kohlen Depôt Gesellchaft en Egypte était de fournir du charbon aux vapeurs transitant par le Canal de Suez. Elle possédait une flotte importante d'allèges, avec les remorqueurs nécessaires pour leur traction; la plupart de ceux-ci étaient en acier, mais quelques-uns étaient en bois. Il y avait quatre bateaux-citernes; le reste représentait surtout des chalands charbonniers. Il avait aussi trois chaloupes rapides pour les communications entre les navires et la terre et pour le service du port. Les dimensions des remorqueurs étaient approximativement de 57 pieds sur 14, leur tonnage, d'environ 27 tonnes, et leurs machines, sans doute d'une puissance élevée. Les allèges, au nombre de 74, présentaient des dimensions décroissantes de 82 pieds sur 20 à 46 pieds sur 10; la moyenne de leur tonnage était d'à peu près 130 tonnes. Le lieu de construction de ces engins n'est pas connu : il est raisonnable pourtant de supposer qu'à l'exception peut-être des chalands en bois, la totalité devait provenir d'Allemagne, sans qu'on sache s'ils avaient fait le voyage par mer ou non. Les remorqueurs étaient aptes à affronter la haute mer, mais, en fait, ne servaient que dans les eaux de Port-Saïd. Les allèges étaient de simples coques, à peine pourvues d'un pont ou d'un franc-bord, et, telles qu'elles se comportaient, elles étaient hors d'état de prendre la mer.

Quand la guerre éclata, la société fut, pendant un certain temps, autorisée

(1) Voy. *suprà*, t. II, p. 241 et s.

à continuer ses opérations comme précédemment. Vers la fin de 1914 quelques-unes des allèges furent réquisitionnées et, en octobre 1915, la société obtint une licence régularisant la mise du reste de son matériel à la disposition de la British Coaling Co., Lim. Fin avril 1916, cette licence fut retirée et le Général commandant en Egypte désigna un administrateur « avec instructions de procéder à la liquidation ». Il est appelé « le liquidateur » et il est défendeur dans le présent appel au nom de la Deutsches Kohlen Depôt Gesellschaft. La proclamation en vertu de laquelle il fut désigné a paru au *Journal Officiel Extraordinaire* du 25 janvier 1915 : elle disposait que « chaque administrateur exercerait les pouvoirs qui « seraient définis par les instructions à lui données au sujet de la gestion « de la propriété confiée à ses soins » ; mais il semble qu'il ait été tout simplement placé sous la direction de l'officier chargé d'accorder les licences et qu'il était tenu de se conformer aux ordres de ce dernier. Sa situation était ainsi très différente de celle d'un liquidateur nommé dans une procédure judiciaire. Sa fonction principale paraît avoir été de garder la main sur la partie du matériel qui pouvait, occasionnellement, n'être pas employée par les autorités navales et militaires, et d'en disposer pour faciliter, dans la mesure du possible, les opérations de la British Coaling Co., Lim. Quoiqu'affecté à des usages variés, en des endroits divers, l'ensemble du matériel a toujours été traité comme constituant une flotte charbonnière et formant l'outillage d'une affaire unique, divisible physiquement en ses différentes parties, mais géré comme un tout.

Durant la première partie de la guerre, le Procureur en Egypte, aujourd'hui appelant, fut exclusivement occupé par le soin des procédures à intenter contre de nombreux navires et de nombreuses cargaisons devant la Cour de vice-amirauté d'Alexandrie ; mais, finalement, au printemps de 1916, il envisagea de faire prononcer la confiscation de la flotte de la Deutsches Kohlen Depôt Gesellschaft. Ce n'était pas qu'il désirât prendre effectivement possession des diverses unités qui la composaient. Celles-ci étaient nombreuses ; il n'y avait, le plus souvent, personne à leur bord ; elles se trouvaient çà et là, beaucoup sans doute dans les ports de Suez et de Port Saïd, mais quelques-unes aussi sur le parcours du Canal, toutes utilement et même indispensablement requises pour des services militaires, navals ou commerciaux. Il devait aussi incontestablement se préoccuper des stipulations des Conventions sur le Canal de Suez, puisque la jurisprudence suivie dans le cas du *Pindos* était inapplicable à une flotte présentant les caractéristiques qui se rencontraient ici. Les parties du matériel qui n'étaient pas aux mains des autorités navales et militaires se trouvaient en la possession du liquidateur, bien que physiquement dispersées.

En mai 1916, le Procureur prescrivit au Marshal de la Cour des Prises de lui faire un rapport sur le matériel flottant de la Compagnie et invita le liquidateur à lui en faire tenir l'inventaire pour le mois de juin. En juillet, il eut un entretien avec le liquidateur, au cours duquel, pour reproduire les termes de son propre affidavit, il lui fit connaître « son intention « d'ouvrir une procédure contre le matériel, tout en se bornant, vu les

« difficultés d'exécution à l'égard des différentes unités, à demander un « ordre de substitution de service à leur endroit ». L'affidavit poursuit : « Il fut alors convenu entre nous que le liquidateur continuerait, en sa « qualité et une fois la procédure ouverte, à tenir ceux des remorqueurs « et chalands qui seraient en sa possession à la disposition de la Couronne « et de la Cour des Prises. Je m'entendis également avec M. Bristow, direc- « teur des British Coaling Depôts, et avec M. Lloyd Jones, pour que le « contrat de manutention, dont le liquidateur assurait l'exécution, conti- « nuât à avoir effet dans les relations entre la Couronne et les Coaling « Depôts ». Il informa, en outre, l'officier préposé aux licences du plan qu'il avait tracé et se mit d'accord avec lui « sur le maintien de la main- « mise du liquidateur sur le matériel, le liquidateur devant agir désormais « au nom de la Couronne, à partir du moment où la procédure aurait été « ouverte ».

Quelle conclusion faut-il impartialement tirer de tout cela ? Il est manifeste que le Procureur a voulu déférer la flotte en question à la Cour des Prises dans le dessein d'en faire prononcer la confiscation ; son intention générale a dû être de faire tout le nécessaire pour que la Cour fût rendue compétente. Il désirait éviter de prendre matériellement possession des diverses unités, mais il entendait aussi que toutes fussent valablement saisies. Le liquidateur, M. Lloyd Jones, en avait le contrôle, celles qui n'étaient pas déjà aux mains des autorités navales et militaires étant utilisées par M. Bristow ci-dessus nommé. Le liquidateur ne contredit pas la thèse du Procureur et, en soutenant son appel reconventionnel, il n'a pas contesté la compétence de la Cour de Vice-Amirauté.

Leurs Seigneuries estiment que la possession, soit par les autorités navales et militaires soit par le liquidateur, a été, d'un commun accord, considérée comme possession par le Marshal de la Cour des Prises jusqu'à l'ouverture de la procédure, et qu'elle a ensuite et jusqu'à nouvel ordre, « continué » au nom de la Couronne, sous réserve qu'il fût satisfait, entre temps, aux besoins des forces de terre et de mer et de la British Coaling Co., Lim. C'était comme si le Procureur, montrant la flotte rassemblée dans le port sous les yeux du liquidateur, avait dit : « Consen- « tez à traiter cette flotte comme saisie et acceptez de faire des navires ce « que la Cour et son Marshal vous diront d'en faire, sinon j'aurai immé- « diatement recours à la force que j'ai entre les mains ».

Leurs Seigneuries ne méconnaissent pas le fait que le Procureur et le liquidateur semblent, par ailleurs, suggérer que la question était plutôt une question de procédure *in rem* qu'une question de capture, quand ils ont indiqué le 8 août 1916 comme date de la saisie alors que c'était en réalité la date de la substitution de service imposée au liquidateur. Toutefois, ce qui devait préoccuper surtout le liquidateur, c'était la question de ses débours et ce fut pour régler ce point que la date du 8 août 1916 fut, sur requête interlocutoire, proposée à la Cour et acceptée par elle comme étant celle de la saisie. Il n'y a pas là de motif suffisant pour rejeter les inductions qui se dégagent du compte rendu, fait par le Procureur, de son

accord avec le liquidateur et, comme on ne demande pas à Leurs Seigneuries de supposer que le Procureur ait complètement perdu de vue l'importance d'une saisie, elles concluent que, l'accord susvisé ayant en fait réalisé l'équivalent d'une saisie, l'attention ne se porta pas davantage par la suite sur cette matière.

Cette vue des faits emporte la solution de deux autres points. En dépit de l'exposé général à l'appui de la requête en autorisation de substitution de service, portant que les unités flottantes, au nombre de 85, se trouvaient en divers endroits le long du canal et étaient en perpétuel déplacement, rien ne justifie une détermination tendant à isoler une allège quelconque des autres; en fait, les chalands à charbon ont dû, pour la plus grande partie, être gardés dans les ports de Suez et de Port-Saïd. L'avocat du liquidateur a déclaré à Leurs Seigneuries que, sur les données fournies, il ne demandait pas qu'il fût décidé que le matériel avait été saisi en eaux intérieures et ne pouvait faire l'objet d'une prise maritime ; de fait, une semblable prétention aurait empêché le liquidateur d'obtenir une décision sur l'effet de la Convention de La Haye, ce qui est le véritable point à débattre dans l'espèce et le seul strictement qu'on puisse faire valoir comme fondant un droit au profit d'une société ennemie. Ladite thèse n'ayant pas été soutenue dans la cause, Leurs Seigneuries traiteront de la flotte entière comme étant une propriété ennemie saisie dans le port et dont, à ce titre, la confiscation était susceptible d'être prononcée par la Cour des Prises.

Le liquidateur a, d'autre part, soutenu que la saisie était illégitime, comme faite en violation de la Convention du Canal de Suez de 1888, article IV. On ne doit cependant pas conclure à la nullité radicale d'une saisie, par ailleurs régulière, pour le seul motif qu'elle contreviendrait à une clause d'un instrument international tombant sous la connaissance de la Cour des Prises. Il est légitime de considérer l'objet en vue duquel la Convention a été établie, l'esprit de ses dispositions et les dommages qu'elle avait pour but d'empêcher. Comme la remarque en a été faite dans l'affaire du *Sudmark* (1), cette Convention ne prévoit pas de pénalités pour infraction à ses stipulations ; or, dans le silence de la Convention, une Cour des Prises ne peut suppléer les sanctions ni par suite déclarer une saisie irrégulière, car ce serait là, au fond, créer de son chef une pénalité. En outre, Leurs Seigneuries ne peuvent oublier que, bien avant que la saisie dont il s'agit ici eût été effectuée, le Canal avait été dans son entier transformé en champ de bataille par les armées de la Sublime Porte agissant avec celles de l'Empereur Allemand; faute de réciprocité, la Convention ne saurait être invoquée pour protéger les biens d'un ennemi, dont le Souverain l'avait le premier complètement foulée aux pieds. On peut, au surplus, en se basant sur les faits, répondre de façon plus simple à l'argument tiré de l'article IV qui est ainsi conçu : « Aucun droit de

(1) Voy. *suprà*, t. II, p. 354 et s.

« guerre ne pourra être exercé dans le canal et dans ses ports d'accès ». Dans le cas présent, l'exercice de tout droit de guerre dans le Canal a été soigneusement évité. Ce qui a été fait, bien que constituant une saisie destinée à venir devant la juridiction des Prises, a été fait à terre, par instructions orales, et sans impliquer aucun acte de belligérance dans le canal ou ses ports d'accès au mépris de la Convention. La tranquillité de fait que la Convention a pour but d'assurer dans l'intérêt des neutres a été entièrement respectée. L'intérêt des neutres n'exige pas que des actes accomplis en territoire égyptien, qui n'affectent pas le Canal ou ses ports d'accès, soient annulés pour le seul motif qu'ils sont intervenus au voisinage de ceux-ci.

En ce qui concerne maintenant les Conventions de La Haye, ces remorqueurs et ces chalands doivent-ils bénéficier des termes de la Convention XI : « Bateaux exclusivement affectés à des services de petite navigation « locale ? » Pour des raisons qui n'apparaissent pas, le texte français fait de l'élément petitesse un qualificatif du service auquel les bateaux sont employés ; dans le texte anglais, c'est un qualificatif des bateaux eux-mêmes. Il est difficile, dans l'espèce, de présenter comme petits soit les bateaux, soit le service effectué par eux. En tant qu'appliqués à la navigation, les mots lui attribuent évidemment un caractère local, restreint. Les bateaux en cause sont des accessoires indispensables des plus importants voyages transocéaniques et sans eux le passage du Canal de Suez serait impraticable. Leur service est l'inverse de petit ou de local. Quant aux bateaux eux-mêmes, ils ne sont pas non plus véritablement petits. Les remorqueurs sont certainement de haute puissance et par suite leur tonnage et leurs dimensions ne peuvent, à eux seuls, entraîner la décision. Quelques-unes des allèges sont bien de faible échantillon ; mais il n'y en a pas d'insignifiantes et beaucoup d'autres ont une grosse portée. Leurs Seigneuries ne suivront pas l'éminent juge de première instance quand il considère la pauvreté ou la richesse des navigateurs eux-mêmes comme déterminant le degré de protection à accorder aux bateaux, encore que cet élément puisse n'être pas sans avoir son importance ; mais elles sont convaincues que, quelles que soient les limites précises de l'article, on n'a jamais envisagé que des bateaux du genre de ceux qui sont ici en cause puissent rentrer dans son application, et elles pensent de même de l'argument d'après lequel ils pourraient être assimilés à des bateaux de pêche de façon à leur assurer le traitement de faveur que le droit international a souvent réservé aux pêcheurs.

L'application de la Convention VI ne peut être liée exclusivement à la question de savoir si les bateaux en cause sont ou non de nature à être appelés sans impropriété « navires de commerce ». L'interprétation de l'article qui rangerait sous ces termes toutes les unités flottantes autres que les « navires d'Etat » a été rejetée par Leurs Seigneuries dans l'affaire du *Germania* (1) ; et, en exposant l'opinion du Conseil, Lord Parmoor a observé :

---

(1) Voy. *suprà*, t. II, p. 311 et s.

« Rien dans le contexte de l'article 2 ne suggère que l'expression « un « navire de commerce » comprenne toutes catégories de vaisseaux appar- « tenant à des particuliers ». Ce serait une erreur de chercher dans les Conventions de La Haye ou dans les termes qu'elles emploient, des catégories épuisant toutes les variétés de « bâtiments » susceptibles de flotter, ou de supposer que, pris collectivement, les bâteaux, bâtiments et navires qui y sont mentionnés comprennent tous les genres possibles de moyens de transport par eau, de telle sorte que le sort de tous et de chacun d'eux soit réglé sans exception aucune. Des conventions conclues entre des nations dont les intérêts sont si divergents reposent essentiellement sur des compromis et l'on ne peut s'attendre à ce qu'elles présentent le caractère compréhensif d'un Code.

La teneur du préambule général de la Convention VI est certes importante, mais le texte lui-même doit passer avant. Les articles visent les navires — navires de commerce — qui, après avoir quitté leur port de départ ou en route vers leur port de destination, arrivent dans une escale où ils se trouvent en présence d'un état d'hostilités dont ils n'avaient pas encore eu connaissance, ou qui, au cours également d'un voyage commercial, sont mouillés, soit pour chargement ou déchargement, soit en relâche, dans un port qui, par suite d'une déclaration de guerre, devient port ennemi; ils prévoient un délai de grâce pour permettre à ces navires de courir leur chance de poursuivre paisiblement leur route et traitent spécifiquement du cas où ceux-ci sont empêchés par raison de force majeure d'user de ladite faculté. Le schéma ainsi tracé est net et, s'il est des navires, répondant, par ailleurs, à l'appellation de navires de commerce, qui ne rentrent pas dans ces lignes, l'article ne peut leur procurer aucune protection, quelles que puissent être leur désignation ou leur classification. Ni en bloc, ni dans ses éléments individuels, la flotte de la Deutsches Kohlen Depôt Gesellschaft ne se trouvait dans un port de départ ou un port de décharge ou en cours de route de l'un vers l'autre. Port-Saïd n'était pas pour elle une escale pendant un voyage : c'était son lieu de stationnement habituel et elle n'en avait pas d'autre. Aucune raison de force majeure ne la retenait. En fait, après la déclaration de guerre, elle avait continué à être régulièrement employée dans son séjour permanent comme auparavant et aucune faculté de départ n'était souhaitée pour elle, car on n'avait ni l'intention ni les moyens de la transférer ailleurs. Cette flotte était juste l'opposé des navires de commerce visés dans la Convention; elle était aussi fixe dans son habitat et son rayon d'action que les convois de wagons de charbon qui ravitaillent les vapeurs le long d'un quai. S'il en est ainsi, il n'est pas nécessaire de formuler une opinion sur le point de savoir si elle avait droit au qualificatif « navires », et, à plus forte raison, à celui de « navires de commerce ». La Convention VI ne lui était en aucune façon applicable.

Dans l'alternative opposée, mais seulement alors, la question peut se poser de savoir si un bénéfice quelconque peut être réclamé, aux termes de la Convention, en faveur d'engins flottants qui n'avaient point usé du

délai de grâce, sans en avoir été empêchés par cas de force majeure. La « Décision » du Gouvernement égyptien, en date du 5 août 1914, avait autorisé les navires allemands, présents dans les ports d'Egypte lors de l'ouverture des hostilités, à sortir de ces ports jusqu'au 14 août, au coucher du soleil, au plus tard. Il se peut que certains des engins eussent été hors d'état de partir, n'ayant pas été construits pour la navigation au large, quoiqu'ils eussent pu probablement, au prix de quelques modifications, être rendus aptes à prendre la mer; il se peut qu'aucun des membres du personnel de la flotte n'eût d'affaire ou d'occupation dans un autre endroit. Cela ne leur assure pas le bénéfice d'une Convention aux termes de laquelle ils ne satisfont pas; il n'y a là qu'un motif de dire qu'ils sont de façon absolue en dehors des prévisions de la Convention. En demeurant dans le port et en continuant leurs travaux habituels, ils se sont soumis au risque découlant de la disposition de l'article 13 de la Décision précitée, qui porte que « les forces navales et militaires de Sa Majesté Britannique pourront exercer tout droit de guerre » dans les eaux égyptiennes, sous réserve, naturellement, des stipulations de la Convention du Canal de Suez. Le fait d'être demeurés en place n'entraînait pas pour eux une autorisation irrévocable de séjour et de continuation de leurs opérations, ni ne leur conférait une immunité permanente contre les droits de belligérant de la Couronne. Plus tard une licence fut demandée et obtenue, mais elle avait été régulièrement retirée antérieurement à la saisie. Par la suite, en tout cas, le liquidateur ne pouvait pas invoquer pour leur protection le principe que « lorsque des personnes ont reçu une autorisation « de séjour, ou pour une période déterminée à partir du commencement « de la guerre, ou pour aussi longtemps que leur conduite ne donnera « lieu à aucun reproche, elles sont déchargées des incapacités qui pèsent « sur les ennemis durant tout le temps pendant lequel leur séjour se prolonge... » *Princesse de Tour et Taxis* c. *Moffitt* (84 L. J. Ch., p. 222; [1915] 1 Ch., p. 61), même si ce principe n'est applicable aux biens mobiliers qu'autant qu'aucune personne ennemie n'est présente ou n'en a effectivement la garde.

En conséquence l'appel triomphe et doit être admis, l'appel reconventionnel succombe et doit être rejeté, avec condamnation aux frais dans les deux cas. La sentence de condamnation doit être amendée par la suppression des mots : « et que les dits remorqueurs, chalands, bateaux à moteur « et engins flottants seront retenus jusqu'à ce que la Cour ait donné de « nouveaux ordres », ainsi que des mots subséquents : « et détention », et le matériel saisi doit, sans autre délai, être confisqué.

Leurs Seigneuries soumettent humblement un avis en ce sens à Sa Majesté.

Appel admis; appel reconventionnel rejeté.

Du 13 décembre 1918. — Comité judiciaire du Conseil Privé. — Lord Sumner, Lord Parmoor, Lord Wrenbury. — Avocats : le Solicitor du Trésor; Botterell et Roche.

198

Comité Judiciaire du Conseil Privé, 16 décembre 1918

ORDRE EN CONSEIL DU 11 MARS 1915, LÉGALITÉ, REPRÉSAILLES, ARRÊT DE MARCHANDISES, NAVIRE NEUTRE, MARCHANDISES DESTINÉES A L'ALLEMAGNE, REFUS D'INDEMNITÉ.

L'Ordre en Conseil du 11 mars 1915 n'impose pas aux neutres des inconvénients déraisonnables et par suite il est légal à titre d'Ordre en Conseil prescrivant des représailles;

En conséquence, l'armateur d'un navire neutre qui transporte des marchandises à l'Allemagne n'a pas droit à indemnité pour les retards et inconvénients que lui a causés l'exécution de cet Ordre en Conseil.

(Navire norvégien *Stigstad*)

Appel de la décision rendue le 14 avril 1916 par Sir Samuel Evans (1).

Lord Sumner :

L'appelant dans cette affaire était le réclamant en première instance. C'est une société norvégienne qui exploite le vapeur *Stigstad* pour son propriétaire la Klaveness Dampskibsaktieselskab, société norvégienne. Au cours d'un voyage commencé le 10 avril 1915, de Kirkenes, Sydvaranger, en Norvège, à Rotterdam, avec un chargement de minerai de fer appartenant à des neutres, il fut arrêté par 56°9′ lat. N. et 6°6′ long. E., à environ un jour de Rotterdam, par le bâtiment de Sa Majesté *Inconstant* et reçut l'ordre de se rendre à Leith puis à Middlesbrough pour déchargement. Elle a réclamé pour : 1° fret, 2° détention et 3° frais résultant de cette saisie et du déchargement qui l'a suivie à Middlesbrough. La détention fut mesurée d'après le nombre de jours écoulés de la date envisagée du complet déchargement à Rotterdam à la date effective du complet déchargement à Middlesbrough et évaluée d'après le taux d'affrètement, soit 130 £ par jour; et quant aux frais, les propriétaires, consentant à traiter les droits de port et dépenses à Middlesbrough comme équivalant à ceux qui auraient été assumés à Rotterdam, réclamaient des droits de port et dépenses à Leith et quelques dépenses pour représentation spéciale à Middlesbrough. Finalement, la cargaison fut vendue d'un commun accord et il fut ordonné qu'une somme, dont le montant fut convenu entre les parties, serait payée sur le produit de la vente à ceux qui réclamaient le fret; mais le Président (Sir Samuel Evans) rejeta les réclamations pour détention et dépenses spéciales. C'est contre sa décision que les réclamants font maintenant appel. Ils ont entièrement admis qu'en fait la cargaison de

(1) Voy *suprà*, t. II, p. 120.

minerai de fer devait être déchargée sur des chalands du Rhin à Rotterdam pour être transportée en Allemagne.

La cargaison fut chargée par l'Aktieselskabet Sydvaranger de Kirkenes et devait être livrée à V. V. W. Van Drich, Stoomboot en Transport on der Nemingen, des neutres, mais il est soutenu que la section 3 de l'Ordre en Conseil du 11 mars 1915 autorisait les forces navales de Sa Majesté à s'occuper du navire et de sa cargaison en route pour Rotterdam. Les indications du Président, quant au fret, furent que « le fret juste devait leur être payé eu égard au travail qu'ils avaient accompli », le principe qu'il avait posé dans l'affaire du *Juno* (1) étant, à son avis, applicable. La réclamation pour détention est en réalité une réclamation pour dommages à raison de l'ingérence dans l'accomplissement du voyage convenu, car il est reconnu que la remise fut faite à Middlesbrough avec une diligence raisonnable. La partie de la réclamation qui concerne l'ordre donné au navire de se rendre à Leith et la réclamation pour les frais qui y furent faits sont des réclamations à raison de l'exécution de l'Ordre en Conseil susnommé car il n'est pas allégué que l'ordre de se rendre à Leith, puis de là à Middlesbrough, ait été en soi une manière déraisonnable d'exercer les pouvoirs conférés par l'Ordre en Conseil. La petite réclamation pour honoraires à Middlesbrough semble se référer à des débours incidents à l'acquisition du fret qui a été payé et est comprise dans celui-ci et, si c'est quelque chose d'autre, c'est une réclamation pour dommages de la même espèce. Dommages est le terme employé par le Président dans son jugement et, bien qu'il ait été évité et excusé dans l'argumentation devant leurs Seigneuries, il n'est pas douteux que seul il est le terme exact pour désigner la nature des réclamations portées en appel.

Il est impossible de trouver dans les termes mêmes de l'Ordre une expression qui indique que de tels dommages doivent donner lieu à indemnité ni que soient applicables les principes qui ont été suivis dans l'affaire de l'*Anna Catharina* et ailleurs quant à l'octroi du fret et des dépenses à des navires neutres, quelle que soit l'exacte portée de ces cas. Au contraire, en reconnaissant le plus complètement les droits des navires neutres, il est impossible de dire que les propriétaires de ces navires peuvent réclamer à un belligérant réparation des dommages causés par la mise à exécution d'un Ordre en Conseil comme celui du 11 mars 1915 si cet Ordre est régulier. Le neutre qui exerce ses droits de commerce en haute mer et le belligérant qui exerce en haute mer les droits que lui donne l'Ordre en Conseil ou une procédure équivalente sont tous les deux dans la jouissance et l'exercice de droits égaux et, sans une disposition expresse de l'Ordre à cet effet, le belligérant n'exerce pas ses droits en étant soumis à un droit supérieur du neutre. La prétention réelle des réclamants est et est seulement que l'Ordre en Conseil est contraire au droit international et est sans valeur.

Deux passages de la décision rendue à propos du *Zamora* se rapportent

---

(1) Voy. *suprà*, t. I, p. 88.

à ce sujet. Le premier se réfère à la décision de Sir William Scott dans l'affaire du *Fox* et est comme suit : « La décision découlait du principe que lorsqu'il existe un juste motif de représailles, les neutres peuvent, de par le droit des gens, être contraints de subir, par l'effet des actes d'une Puissance belligérante, des inconvénients dont le degré de gravité ne pourrait se justifier si aucun motif légitimant les représailles ne s'était offert, principe qui a été déjà posé dans l'affaire du *Lucy*. » (1) Plus loin se trouvent ces mots : « Une ordonnance autorisant des représailles sera concluante en ce qui concerne les faits exposés, en ce sens qu'elle démontrera l'existence d'un motif de représailles ; elle servira parfaitement à montrer qu'elles sont, dans l'opinion des conseillers de Sa Majesté, les meilleurs ou uniques moyens de pourvoir aux circonstances ; mais cela n'exclura pas le droit pour quiconque a été lésé de soutenir, et le droit pour la Cour d'affirmer que ce procédé est injuste en tant qu'il entraîne pour les neutres des inconvénients exagérés vu les circonstances » (2). Il est vrai que dans l'affaire du *Zamora* la validité de l'Ordre en Conseil pris à titre de représailles n'était pas directement en question, mais ces passages furent considérés avec soin et introduits délibérément comme des illustrations décisives du principe qui était alors envisagé. Sans leur attribuer la force obligatoire d'une décision antérieure sur le même point, leurs Seigneuries doivent y attacher le plus grand poids et, avant de penser qu'il est juste de s'en départir ou même nécessaire de les critiquer dans quelque large mesure, elles attendraient au moins qu'il soit bien établi soit qu'il y a en sens contraire des décisions faisant autorité, soit que ces passages sont en contradiction avec les principes généraux du droit des prises ou avec les règles de droit commun dans les affaires internationales.

Ce qui est ici en question, ce n'est pas le droit du belligérant de prendre contre son ennemi, à titre de représailles, la même mesure qui a été prise contre lui, ni la possibilité de justifier qu'un belligérant s'écarte des règles ordinaires de la guerre pour motif de nécessité découlant de la mise à à l'écart antérieure de ces règles de la part de son adversaire, mais c'est la demande de neutres d'être à l'abri, en ces circonstances, des inconvénients ou dommages en découlant. Si la référence ci-dessus au cas du *Zamora* est correcte, les énonciations contenues dans l'Ordre en Conseil établissent suffisamment l'existence de ces manquements au droit de la part du Gouvernement allemand pour justifier des mesures de représailles de la part de Sa Majesté et, s'il en est ainsi, la seule question ouverte au réclamant neutre en vue de faire échec à l'Ordre en Conseil est celle de savoir si celui-ci soumet ou non les neutres à plus d'inconvénients et de préjudices qu'il n'est raisonnablement nécessaire selon les circonstances.

Leurs Seigneuries pensent que cette règle est judicieuse et vraiment inévitable. D'après la nature de l'affaire, la partie qui sait le mieux s'il y a

(1) Voy. *suprà*, t. II, p. 81-82.
(2) Voy. *suprà*, t. II, p. 84.

eu ou non un manquement appelant semblable principe à s'appliquer est une partie qui n'est pas devant la Cour, à savoir l'ennemi lui-même. Le réclamant neutre peut difficilement avoir beaucoup d'informations à l'égard de celui-ci et on ne peut certainement pas s'attendre à ce qu'il l'approuve ou le désapprouve. Le Gouvernement de Sa Majesté, lui aussi bien averti des faits, a déjà, tant par le fait que par les énonciations de l'Ordre en Conseil, déclaré solennellement la substance et l'effet de cette connaissance et une enquête indépendante sur le développement d'événements contemporains, à la fois navals et militaires, est une chose que la Cour des Prises n'est que mal qualifiée pour entreprendre. Il conviendrait encore moins à cette Cour d'enquêter sur les motifs de politique militaire ou autres qui ont motivé ou pourront justifier le recours aux représailles à raison de ce manquement. Sa fonction est, pour la protection des droits des neutres, d'examiner, à l'occasion, les mesures de représailles qui ont été adoptées en fait et de rechercher si elles ont été, par leur nature et leur étendue, hors de proportion avec le tort primitif et si elles infligent aux neutres, considérés dans leur ensemble, des inconvénients plus grands qu'il n'est raisonnable selon toutes les circonstances. Il s'ensuit qu'une Cour des Prises, alors qu'elle est tenue de vérifier, d'après les termes de l'Ordre lui-même, l'origine et l'occasion des mesures de représailles en vue d'examiner ces mesures avec justice en ce qu'elles affectent des neutres, ne peut néanmoins mettre en doute et encore moins contester que la cause justifiant l'émission de l'Ordre, qui est exprimée dans les énonciations de celui-ci, s'est en réalité produite de la manière qui y est rapportée. Bien que l'étendue de cette enquête soit ainsi limitée en droit, en fait Leurs Seigneuries ne peuvent fermer les yeux à ce qui est notoire à tout le monde et se trouve dans le souvenir de tous les hommes, notamment à l'outrage, commis par l'ennemi, aux règles établies, à l'humanité et aux droits tant des belligérants que des neutres, outrage qui conduisit et, en vérité, contraignit à adopter une politique comme celle qui a pris corps dans cet Ordre en Conseil. Quand on considère s'il a été infligé aux neutres plus d'inconvénients que n'en comportaient les circonstances, la fréquence et l'énormité des torts primitifs sont également importants car plus ces torts furent graves et universels, plus toutes les nations furent intéressées à leur répression et tenues pour leur part de supporter les sacrifices que cette répression comporte. Il est juste de rappeler que, de même que le commerce neutre a souffert et était destiné à souffrir de grands préjudices par l'effet de la politique illégale proclamée et exécutée par le gouvernement allemand, de même il a profité des mesures de représailles et en a obtenu un secours en tant qu'elles ont eu pour effet de limiter cette conduite contraire au droit, de la punir et d'y mettre fin. Les neutres dont les principes ou la politique les ont conduits à s'abstenir pour leur part d'une action punitive ou répressive peuvent bien être appelés à supporter une part passive dans la suppression nécessaire d'agissements funestes à la liberté de tous ceux qui usent des mers.

L'argument sur lequel on a principalement insisté à la barre ignorait ces

considérations et invoquait un droit absolu pour le commerce neutre de s'exercer sans immixtion ni restriction sauf par application des règles antérieurement établies quant à la contrebande de guerre, l'assistance hostile et le blocus. La thèse était qu'un neutre, trop pacifique ou trop faible pour s'élever contre les agressions et la conduite illégale d'un belligérant, peut exiger que l'autre s'abstienne de sa défense la plus effective ou de sa seule défense contre ces agissements, en invoquant une inviolabilité pour son commerce neutre qui serait par là engagé dans une complicité passive avec celui qui a commis la première offense. Nulle autorité ne peut être présentée à l'appui de cette prétention. Référence a été faite aux Ordres en Conseil de 1806 à 1812 qui furent pris en réponse aux décrets de Berlin et de Milan. On a beaucoup discuté, de l'un et l'autre côté, au sujet de ces actes célèbres, bien qu'on l'ait fait très peu dans les affaires jugées et dans les traités réputés ; et, selon leur nationalité ou leur parti, les auteurs ont dénoncé l'une ou l'autre politique ou ont affirmé leur propre supériorité par une censure impartiale de l'une et l'autre. Le présent Ordre, toutefois, n'implique pas, pour sa justification, une défense des termes mêmes de ces Ordres en Conseil. Il doit être jugé selon ses mérites et, si le principe est invoqué contre lui que semblable représaille est, par sa nature, contraire au droit, on ne trouve aucune autorité pour appuyer ce principe. Et le principe n'est pas lui même fondé. Les mers sont la grande voie de tous et il est de la nature même de la guerre maritime que les neutres, en se servant de cette grande voie, peuvent souffrir un inconvénient dans l'exercice de leurs droits concurrents, de la part de ceux qui ont à y faire la guerre. De ce fait fondamental le droit de blocus est seulement un exemple. Il est vrai que la contrebande, le blocus et l'assistance hostile sont des chapitres du droit international qui ont leur histoire propre, leurs propres exemples et leur propre développement. Leur croissance n'a pas été systématique et le droit sur ces différents points n'a pas été étroitement concordant ni simultanément établi. Néanmoins, il serait illogique de les regarder comme étant en eux-mêmes des matières sans lien entre elles ou comme étant l'occasion de droits ou d'obligations qui n'ont aucun rapport. Ils peuvent aussi être traités, ainsi qu'ils le sont en fait, comme des illustrations de la règle générale que la belligérance et la neutralité sont des situations en tel rapport l'une avec l'autre que celle-ci doit accepter quelque restriction aux complets avantages de la paix afin que celle-là ne soit pas entravée dans la guerre pour l'affirmation et la défense de ce qui est le plus précieux de tous les droits des nations, le droit de sécurité et d'indépendance. La liste de tels cas n'est pas close. Refuser au belligérant tout droit de s'ingérer, à titre de représailles, dans le commerce des neutres au delà de ce qu'il peut déjà, en dehors de circonstances justifiant des représailles, faire au titre de la contrebande, du blocus et de l'assistance hostile, serait enlever d'une main ce qui a été formellement donné de l'autre. Entre belligérants, des actes de représailles consistent soit à rendre coup pour coup au cours du combat soit en des questions de droit de la guerre qui ne tombent pas directement sous la connaissance d'une Cour des

Prises. Une faible partie de ce sujet est abandonnée au droit des prises en dehors de son effet sur les neutres et des droits des belligérants à l'encontre des neutres et dire que les représailles sont sans valeur à l'encontre des neutres, sauf dans les anciennes limites du blocus, de la contrebande et de l'assistance hostile, c'est réduire les représailles à un simple simulacre, au titre d'un droit admis sans application pratique ni effet.

En dehors de l'affaire du *Zamora*, les décisions rendues à ce sujet, si elles ne sont pas nombreuses, ne présentent du moins aucune ambiguité. Du cas du *Leonora*, tranché d'après le dernier Ordre en Conseil, Leurs Seigneuries ne disent rien maintenant parce qu'elles sont informées qu'il leur est soumis en appel et elles désirent, à l'occasion présente, ne rien dire qui puisse affecter la décision de ce cas, en plus de ce qui est indispensable pour régler l'affaire actuelle.

Les décisions de Sir William Scott sur les Ordres en Conseil furent nombreuses et beaucoup d'entre elles furent confirmées en appel. A diverses reprises et en des termes raisonnés, il a énoncé la nature du droit de représailles et son entière concordance avec les principes du droit international. Depuis lors, la discussion a porté sur les mesures par lesquelles effet était donné à ce droit, non sur la base du principe lui-même et Leurs Seigneuries le regardent comme étant trop fermement établi aujourd'hui pour pouvoir être mis en doute.

Passant à la question qui a été peu discutée, si elle l'a été, bien qu'elle soit la réelle question dans l'espèce, de savoir si l'Ordre en Conseil du 11 mars 1915 inflige au commerce neutre une gêne excessive, soit par sa nature, soit par son étendue, Leurs Seigneuries pensent qu'une telle gêne n'est pas établie. On peut bien dire que le commerce neutre est traité, en vertu de cet Ordre, avec toute la faveur possible, mais il suffit de nier la prétention qu'il y aurait une gêne évitable. Du dernier Ordre en Conseil on ne dit rien. Si l'armateur neutre est payé d'un prix convenable pour le service rendu par son navire et le chargeur neutre d'un prix convenable selon la valeur de ses marchandises, une cause de réclamation ne peut surgir que si l'on invoque des considérations qui dépassent les motifs ordinaires du commerce et ont un caractère politique, tirées du désir d'embarrasser un belligérant et d'aider l'autre. Dans la présente affaire, l'accord des parties sur la somme à allouer pour fret écarte toute question relative aux droits du réclamant à indemnité pour le seul trouble causé par l'application de l'Ordre en Conseil. Il est à présumer que pour fixer cette somme on a tenu compte du cours effectif et de la durée du voyage et qu'elle a constitué aussi l'équivalent convenable du chargement et du déchargement de la cargaison dans les circonstances où ils ont été opérés. Les autres réclamations sont des demandes d'indemnité pour ingérence illégale dans l'exécution de la charte-partie de Rotterdam. Elles ne peuvent être maintenues qu'en supposant qu'une injustice a été commise au détriment des réclamants parce qu'ils ont été empêchés d'exécuter cette charte-partie ; en effet ces réclamations, par leur nature, affirment que les armateurs doivent être mis dans la même situation que s'ils avaient achevé le

voyage conformément à ce contrat et qu'ils ne doivent pas seulement être convenablement rémunérés pour l'accomplissement du voyage qu'ils ont, en fait, exécuté. En d'autres termes, ils forment une réclamation pour dommages à eux causés par le simple fait d'avoir mis à exécution l'Ordre en Conseil. Une telle réclamation est insoutenable. Leurs Seigneuries donneront humblement avis à Sa Majesté que cet appel doit être rejeté avec frais.

Appel rejeté.

Du 16 décembre 1918. — Comité Judiciaire du Conseil Privé. — Lord Sumner, Lord Parmoor, Lord Wrenbury, Pickford, Sir Arthur Channell. — Avocats : Botterell et Roche pour les appelants, le Solicitor du Trésor pour l'intimé.

199

Haute Cour de Justice
Division d'Amirauté (en matière de prises), 20 décembre 1918

Contrebande absolue sur navire neutre, Chargeurs innocents, Consignataire, Destination, Voyage continu, Confiscation ; Contrebande absolue, Netherlands Oversea Trust, Voyage continu.

La contrebande absolue transportée sur navire neutre et réclamée par des chargeurs innocents est confiscable lorsque le consignataire réel a eu l'intention de la faire passer en pays ennemi, l'application de la doctrine du voyage continu n'étant pas subordonnée à la complicité des chargeurs.

Le fait que des marchandises de contrebande absolue étaient consignées au Netherlands Oversea Trust ne met pas obstacle à l'application de la doctrine du voyage continu lorsque les personnes qui ont le contrôle de ces marchandises à leur arrivée ont l'intention de les faire passer en territoire ennemi.

(Navire hollandais *Noordam* [cargaison])

Lord Sterndale, président :

Dans la présente affaire la Couronne demande la confiscation de cotonnades expédiées d'Amérique au Netherlands Oversea Trust agissant pour le compte d'une firme appelée De Vries. Il n'est pas douteux que le Netherlands Oversea Trust, en faisant la remise à De Vries, aurait pris toutes les précautions possibles pour qu'il ne fût pas fait des marchandises un usage abusif, mais nous savons que ces précautions n'ont pas toujours un plein succès. Aussi le fait de l'intervention de l'Oversea Trust ne me paraît pas affecter vraiment la question en litige et je crois que le cas est à considérer comme si la consignation avait été faite à De Vries. Aussi

bien, si la consignation avait été faite à De Vries, il aurait pu arriver que cette firme eût eu à fournir aux armateurs, avant de prendre possession des marchandises, exactement les mêmes garanties qu'elle aurait eu à donner au Netherlands Oversea Trust.

Les marchandises furent chargées en Amérique par la firme Amory, Browne et C[ie]. La Couronne n'a rien articulé — et, pour autant que j'en puisse juger, il n'y a rien à articuler — contre ces commerçants. La vente rentrait dans leurs transactions normales et ils n'avaient aucunement l'intention de donner aux marchandises une destination ennemie. Ils sont ce que l'on a coutume, dans cette Cour, d'appeler des « parties innocentes » — c'est-à-dire des personnes sur qui ne pèse pas le soupçon d'avoir tenté de faire passer des fournitures à l'ennemi. Les marchandises furent saisies — dans des conditions qu'il est sans intérêt de rapporter — et le résultat fut que les connaissements qui étaient aux mains des banquiers des chargeurs ne furent pas retirés par les acheteurs et que la propriété ne fut pas transférée des chargeurs à ces derniers. Par suite, la réclamation formulée l'a été au nom des chargeurs demeurés propriétaires des marchandises.

La question qui se pose est de savoir si les marchandises sont passibles de confiscation, comme constituant de la contrebande absolue destinée à l'ennemi. Cette question me paraît devoir être examinée indépendamment du fait de l'intervention des autorités britanniques et de la saisie, par elles, des marchandises. Certes, une fois arrêtées, ces dernières n'étaient plus à destination de l'ennemi; elles ne pouvaient plus lui parvenir. Mais ce que la Cour considère c'est leur destination, à supposer que rien ne fût venu la faire dévier. Il me semble clair, dans cette hypothèse, et vu les circonstances connues, qu'après arrivée des marchandises en Hollande et accomplissement des mesures de précaution que le Netherlands Oversea Trust aurait jugé convenable de prendre au sujet de l'utilisation de la consignation reçue par lui, le prix aurait été payé, les documents retirés et les marchandises remises à De Vries. C'est là l'état de choses que j'ai à examiner.

J'ai dit que rien n'a été allégué contre les chargeurs touchant une intention d'envoyer les marchandises en pays ennemi. Il en va autrement des consignataires réels et acquéreurs, MM. De Vries. D'après l'un des affidavits produits au nom de la Couronne, il apparaît que la firme De Vries fait le commerce des fournitures de mode en gros et en détail; sa maison principale et ses magasins se trouvent à Amsterdam; elle a plusieurs succursales tant à Amsterdam que dans d'autres villes de Hollande. Des radiogrammes interceptés, dont le texte a été communiqué, indiquent qu'elle a des relations d'affaires avec Brasch et Rothenstein, de Berlin, en vue de l'importation en Allemagne de marchandises d'Amérique. Elle a également fait des opérations avec Simon S. Polak, un commissionnaire en textiles d'Amsterdam, qui a été l'intermédiaire de diverses firmes hollandaises pour la livraison de tissus de coton de Manchester à Fischbein et Mendel, de Berlin, et avec qui les négociants britanniques furent en conséquence invités à cesser toutes relations. Le 30 mars 1917, MM. S. I. De Vries ont

été déclarés firme ennemie en vertu du Trading with the Enemy (Extension of Powers) Act, de 1915. Les radiogrammes interceptés — que je n'ai pas besoin de lire — montrent MM. De Vries prêtant leur concours pour des communications entre New-York et Brasch et Rothenstein, de Berlin.

Mais ce n'est pas là la charge la plus sérieuse contre MM. De Vries, M. Spencer, secrétaire général chez MM. Price Waterhousse et Cie, les experts comptables bien connus, a déclaré dans son affidavit qu'ayant eu, sur les instructions du Comité d'exportation du coton, à vérifier les livres de MM. De Vries, ceux-ci lui ont présenté des livres et des documents fabriqués en vue de dissimuler le fait qu'une bonne partie de leurs transactions s'accomplissaient avec les pays ennemis, consistant en envois de marchandises dont le Gouvernement britannique entendait arrêter le trafic. D'après cet affidavit, les intéressés ont mis sous les yeux de M. Spencer quantité de pièces relatives à des opérations avec une firme hollandaise ; ses recherches l'ont amené à la certitude que ces opérations n'avaient jamais eu lieu ; et, lors d'un nouvel examen de leurs livres, MM. De Vries ont reconnu que les comptes qu'ils lui avaient montrés étaient fabriqués de toutes pièces et entièrement faux ; les véritables comptes que M. Spencer put voir par la suite établissaient, au contraire, que les opérations en questions avaient été exécutées avec des firmes ennemies. MM. De Vries s'étaient, à l'origine, portés eux-mêmes comme réclamants, puis ils se sont désistés. J'ignore si ce désistement provient de ce qu'ils se sont parfaitement rendu compte qu'en présence des faits ci-dessus retracés personne n'ajouterait foi aux arguments qu'ils pourraient apporter à l'appui de leur réclamation ou s'il est dû simplement à ce qu'ils n'avaient pas acquis la propriété des marchandises.

Je n'éprouve, en considérant les faits, aucune espèce d'hésitation à dire que, si les De Vries avaient pris possession des dites marchandises, ils les auraient, pour autant que cela leur eût été possible, fait passer en Allemagne et que leur intention, en les achetant, avait été de les réexpédier dans ce pays. Il aurait pu arriver que le Netherlands Oversea Trust eût été en mesure de s'opposer à la réalisation de ce projet, comme aussi il aurait pu se faire que les précautions prises par lui eussent été déjouées, auquel cas les marchandises fussent réellement parvenues en Allemagne.

On a soutenu, toutefois, au nom des réclamants que les intentions des De Vries, quelles qu'elles aient pu être, étaient inopérantes dans la cause, parce que, pour mettre en jeu la doctrine du voyage continu et décider que les marchandises étaient infectées de destination hostile, il faudrait qu'il fût prouvé que les chargeurs étaient complices ; si ceux-ci sont insoupçonnables, la théorie ne saurait recevoir d'application et les marchandises ne peuvent être déclarées de bonne prise, car — ainsi que je comprends l'argument — la continuité du voyage dépend des intentions du chargeur, auteur de l'expédition, au sujet de la destination qu'il assigne à celle-ci. Cela ne me paraît pas exact. Je ne crois pas que la destination ennemie — qui est un fait — relève de l'intention du chargeur au moment où il remet les marchandises au navire. La doctrine a été exposée dans l'affaire de

l'*Axel Johnson* (1) par le défunt président, en se basant sur les termes de la Déclaration de Londres et sur le commentaire de M. L. Renault, auquel il a dit se rallier. La Déclaration de Londres dispose : « Les articles de « contrebande absolue sont saisissables s'il est établi qu'ils sont destinés « au territoire de l'ennemi ou à un territoire occupé par lui ou à ses forces « armées. Peu importe que le transport de ces objets se fasse directement « ou exige soit un transbordement, soit un trajet par terre ». Et voici le commentaire de M. Renault sur ce passage : « Les objets compris dans la « liste de l'article 22 constituent de la contrebande absolue, quand ils sont « destinés à un territoire de l'ennemi ou à un territoire occupé par lui ou « à ses forces armées de terre ou de mer. Ces objets sont saisissables, du « moment qu'une pareille destination finale peut être établie par le capteur. « Ce n'est donc pas la destination du navire qui est décisive, c'est la desti- « nation de la marchandise. Celle-ci a beau être à bord d'un navire qui « doit la débarquer dans un port neutre, du moment que le capteur est à « même d'établir que cette marchandise doit, de là, être transportée en « pays ennemi par voie maritime ou terrestre, cela suffit pour justifier la « saisie et ensuite la confiscation de la cargaison. C'est le principe même « du voyage continu qui est ainsi consacré, pour la contrebande absolue, « par l'article 30. On regarde comme ne faisant qu'un tout le trajet suivi « par la marchandise ». Dans l'exposé doctrinal du jugement sur l'affaire du *Kim* (2), le défunt Président s'est exprimé ainsi : « Je n'hésite pas à dire « qu'à mon avis, la doctrine du voyage ou transport continu, tant pour le « transport par mer que pour le transport par terre, était devenue une « partie du Droit international au début de la guerre actuelle, selon les « principes des décisions judiciaires reconnues, l'opinion de la plupart des « jurisconsultes modernes et aussi la pratique des nations dans les guerres « navales récentes. Il en résulte que la Cour n'est pas limitée dans ses « appréciations aux consignations premières des cargaisons, dans ces « affaires, au port neutre de Copenhague, mais qu'elle a le droit et le devoir « de voir plus loin, afin de déterminer si cette destination neutre était « simplement apparente et dans ce cas quelle était la destination finale « réelle. Quant à la destination réelle d'une cargaison, un des critères « essentiels est de savoir si elle a été consignée au port neutre pour y être « livrée en vue d'y entrer dans le stock général du pays ». L'éminent Président discuta ensuite les cas à ce dernier point de vue.

C'est encore la même question qui se posa, à ce qu'il me semble, dans l'affaire du *Beira* (non rapportée dans les Recueils) dont le défunt Président eut également à connaître. Il s'agissait d'une expédition de boîtes de sardines, chargées pour partie sur le *Beira* et pour partie sur un autre navire. Le chargeur, qui résidait à Lisbonne, n'était apparamment pas au courant de l'intention qu'avait le consignataire, agent d'une firme ennemie,

(1) Voy *suprà*, t. II, p. 347 et s.
(2) Voy. *suprà*, t. I, p. 353.

de transférer la marchandise en pays ennemi. C'est le chargeur qui fit la réclamation, mais il avait escompté les connaissements à une banque de Lisbonne, sans s'être réservé, semble-t-il, aucun droit de disposer des marchandises. Ce point toutefois me paraît sans importance. L'éminent Président estima que les marchandises devaient être déclarées de bonne prise parce qu'elles étaient à destination d'un pays ennemi. Dans cette affaire les marchandises étaient de la contrebande conditionnelle qui devait être dirigée sur une base de ravitaillement des forces armées de l'ennemi, circonstance qui ne se présente pas ici.

C'est la même manière de voir qui se dégage, à mon avis, de l'arrêt rendu récemment par le Conseil Privé dans l'affaire du *Kronprinzessin Victoria* (1). Il a été jugé dans ce cas que les consignataires n'étaient pas des « hommes de paille », qu'ils n'étaient pas aux ordres du chargeur, mais qu'ils avaient acquis les marchandises dans le but de les faire parvenir en pays ennemi et que la transaction était couverte par la Déclaration de Londres modifiée par l'Ordre en Conseil du 29 octobre 1914. Or, si l'argument qui m'a été soumis était fondé, il me semble qu'il n'aurait même pas valu la peine de le prendre en considération, car il n'y aurait pas eu alors de continuité du voyage. Le cas était analogue à celui que j'examine : les chargeurs n'ayant pas conservé le contrôle des marchandises après l'arrivée au port et la livraison aux consignataires qui les avaient achetées pour les transférer en pays ennemi. Le Conseil Privé a admis que, dans ces conditions, les marchandises étaient passibles de confiscation, sauf le cas où elles étaient protégées par la Déclaration de Londres modifiée par l'Ordre en Conseil. C'est donc bien la même solution, à ce qu'il me semble, puisque la Déclaration de Londres et l'Ordre en Conseil ne jouent pas quand il s'agit de contrebande absolue.

Le seul point — et je ne sache pas qu'on y ait beaucoup insisté devant moi — qui m'aurait paru pouvoir faire naître un doute était que la consignation avait été établie au nom du Netherlands Oversea Trust. Il n'est pas contesté que les agissements de celui-ci sont parfaitement corrects et qu'il aurait fait tout ce qui était en son pouvoir pour empêcher que les marchandises ne fussent dirigées sur l'Allemagne. Mais cela n'importe guère. Ce qui est en question, c'est de savoir quelle est la destination finale dans l'intention des personnes qui ont le contrôle des marchandises à leur arrivée. Si le chargement en cause était arrivé en port neutre, ce sont les De Vries qui en auraient eu le contrôle, sous la seule réserve qu'ils auraient eu à s'engager vis-à-vis du Netherlands Oversea Trust à ne pas les réexpédier en pays ennemi. Mais les De Vries étaient les acheteurs des marchandises; ils seraient devenus propriétaires et je ne puis douter que leur intention était de les envoyer en pays ennemi. Il me semble par suite qu'on ne peut dire qu'il n'y avait pas destination hostile simplement parce qu'une association comme le Netherlands Oversea Trust aurait fait tout ce qu'il pouvait pour s'y opposer.

---

(1) Voy. *suprà*, t. II, p. 499 et s.

J'estime pour ces raisons que les marchandises doivent être condamnées comme étant de bonne prise. La décision est rigoureuse, je le reconnais, pour des chargeurs qui sont innocents. Mais malheureusement l'exercice de droits légaux ne peut aller sans entraîner parfois des conséquences très dures pour d'autres. Ce n'est pourtant pas un motif pour que je m'abstienne de prononcer, ainsi que je crois qu'il faut le faire, à l'égard de ces marchandises. Je ne sais si, dans ces circonstances, la Couronne réclame une condamnation aux frais.

Simonds. — Non, j'ai des instructions pour ne pas demander l'allocation de frais.

Le Président. — Cela me paraît très bien ainsi.

Du 20 décembre 1918. — Haute Cour de Justice, Division d'Amirauté (en matière de prises). — Lord Sterndale, président. — Avocats : le Solicitor du Trésor, pour le Procureur général; Hyman Isaacs, Lewis et Mills, pour les réclamants; A. M. Oppenheimer pour le Netherlands Oversea Trust.

200

Cour commerciale de Malte (en matière de prises), 9 janvier 1919

INDEMNITÉ, NAVIRE NEUTRE, DÉROUTEMENT POUR VISITE, ANALYSE CHIMIQUE; VISITE, CARGAISON SUSPECTE, INTERDICTION DE DÉBARQUER, PORT ENNEMI, SCELLÉS, INDEMNITÉ.

Ne donne pas lieu à indemnité le fait qu'un navire neutre envoyé à Moudros pour l'examen de sa cargaison a été renvoyé de là à Malte pour cet examen à raison de l'insuffisance des moyens d'analyse chimique dont disposaient les autorités britanniques à Moudros.

Le droit de visite implique le pouvoir de prendre des précautions à l'égard des cargaisons suspectes, notamment celui d'empêcher le débarquement dans un port ennemi déterminé et pour cela de mettre les cales sous scellés ;

Et l'exercice de ce pouvoir ne donne pas lieu à indemnité.

(Navire américain *Montana*)

Action en indemnité formée par l'Archipelago American Steamship C°, propriétaire du vapeur *Montana* contre les commandants des bâtiments de Sa Majesté *Harrier* et *Triad* à raison de la détention de son navire.

Juge Pullicino :

L'action intentée dans cette affaire, qui consiste en une demande de dommages-intérêts, a un double objet. Elle vise : *a*) les dommages subis par le vapeur *Montana*, du fait de son arrêt et de son envoi à Malte, et

b) les dommages qu'a entraînés pour le même navire son nouvel arrêt dans le Golfe de Smyrne, après qu'il eût été mis en liberté à Malte.

Les faits relatifs au premier chef de la réclamation sont exposés très complètement dans le rapport. Le *Montana* fut arrêté le 15 avril 1915, dans le Canal d'Oro, en cours de traversée du Pirée au port ennemi de Vourla, près de Smyrne. Après avoir été semoncé par le bâtiment de guerre de la Marine Royale *Harrier*, il fut envoyé à Moudros pour la visite d'usage. Il transportait un chargement de soude. Or, selon les déclarations des autorités compétentes, l'on ne possédait pas à Moudros les moyens de s'assurer de la nature exacte de ce chargement, car, si la marchandise transportée était simplement du carbonate de soude, elle était parfaitement innocente, mais si, au contraire, il était reconnu qu'elle fût du chlorate ou du perchlorate de soude, elle était confiscable, les dites substances étant utilisables pour la fabrication d'explosifs et constituant à ce titre de la contrebande absolue. (V. article 4 de l'Annexe I à la Proclamation Royale du 23 décembre 1914).

Je suis convaincu que les autorités navales de Moudros n'avaient pas à leur disposition de chimistes capables d'effectuer les recherches nécessaires, sans quoi je présume qu'elles n'auraient pas pris la responsabilité d'envoyer le navire à Malte en vue de la détermination de la nature de son chargement. Le *Montana* arriva à Malte, sous la garde d'un équipage de prise, le 22 avril 1915. On ne mit aucun retard à procéder à l'examen de la cargaison. Un échantillon fut immédiatement remis au chimiste du gouvernement local qui fit savoir, le 24 avril, que la soude soumise à son analyse était de la soude commune ou soude de lessive et ne tombait pas sous le coup des dispositions des Annexes I et II à la Proclamation précitée. Le navire fut relâché le jour suivant. Le chimiste du Gouvernement a été appelé à déposer; il a déclaré que la substance qu'il avait eu à examiner était sous la forme pulvérulente, qu'il est difficile de distinguer le carbonate du chlorate ou du perchlorate de soude, même en les goûtant, et que la différence entre l'une ou l'autre de ces trois substances ne peut être décelée que par une analyse pour laquelle un certain outillage est indispensable. On n'a pas fait la preuve qu'il y eût à Moudros un laboratoire pourvu de tout ce qu'il fallait pour une semblable analyse. Or le droit de visite à l'égard d'un navire porteur d'une cargaison destinée à un port ennemi est un droit indiscutable, reconnu par le droit international de tous les pays. Les autorités navales n'ont donc pas outrepassé leurs pouvoirs en retenant le navire et en l'envoyant pour examen à Malte.

En conséquence, je rejette le premier chef de la réclamation, sans rien décider au sujet des frais.

En ce qui concerne le second chef, les points suivants ne sont pas contestés : le *Montana* reçut, le 30 avril 1915, l'autorisation de quitter Malte où il avait été amené aux fins de visite; aux termes de son permis d'appareiller, il devait se rendre à Vourla, viâ le Pirée, transportant un chargement de soude; il arriva au Pirée le 3 mai et en repartit le lendemain, 4 mai; le même jour, après avoir touché à Chio, en vue de l'Ile

Longue, il fut contraint à stopper par le bâtiment de guerre britannique *Triad*; un détachement composé d'un officier de la Marine britannique et de quelques matelots vint à son bord et scella ses deux cales, après quoi il fut autorisé à continuer sur Vourla.

Dans sa déposition sous serment, le capitaine du *Montana*, Jean Paxos, a déclaré que l'officier qui était monté à son bord lui avait enjoint de ne pas demeurer à Vourla passé deux heures après-midi, le jour suivant ; mais le capitaine Ashby, qui commandait à l'époque le *Triad*, a, dans une lettre du 15 août 1918, démenti cette affirmation, disant n'avoir jamais donné d'ordre semblable.

Les réclamants soutiennent que, comme il n'y avait rien de suspect ni dans les mouvements du navire, ni dans la conduite du capitaine et de l'équipage, l'action entreprise par l'officier du *Triad* était illégale et abusive et leur donne droit à obtenir de la Couronne des dommages-intérêts, dont ils ont fixé le montant à 660 livres sterling.

Pour ce qui est des règles de droit applicables en la matière, je crois ne pouvoir mieux faire que de me référer au jugement du Conseil Privé rendu, dans l'affaire relative à une partie de la cargaison du *Baron Stjernblad* (1), par l'organe de Lord Parker of Waddington, dont la mort récente, vivement déplorée par tous, a creusé un grand vide dans la magistrature anglaise. Je cite ses paroles : « Le principe applicable en la matière n'est « pas douteux. Il a été clairement défini dans la lettre de Sir William Scott « et de Sir John Nicholl [1794], reproduite dans Story, *Notes on the Prin-« ciples and Practice of Prize Courts*, édition Pratt, p. 1-11, ainsi qu'à « propos du cas de l'*Ostsee*. En l'absence de circonstances suspectes ou, « selon l'expression qui a été quelquefois employée, en l'absence de « cause « probable » justifiant la saisie, le demandeur à qui des marchandises « ont été restituées est fondé à réclamer une indemnité à la fois pour frais « et pour dommages. Il n'a droit à rien, par contre, si les circonstances « étaient de nature à rendre la saisie justifiable. Le motif de la solution « est clair. Il serait évidemment injuste de contraindre un belligérant à « payer des frais et des dommages-intérêts alors qu'il n'a rien fait qui « excédait ses droits de belligérant et ces droits justifient la saisie d'une « propriété neutre qui est contrebande de par sa nature et qui peut être « raisonnablement suspectée d'avoir une destination ennemie. On peut « trouver que cette règle est dure pour le propriétaire neutre qui ne sera « pas complètement indemnisé par la restitution de sa propriété. Mais la « guerre a malheureusement des conséquences funestes de divers ordres « pour les neutres, aussi bien que pour les belligérants ».

Il est bien évident que la décision dépend des circonstances particulières au cas et il est impossible de définir les faits qui donnent lieu à suspicion légitime, attendu qu'ils sont tellement nombreux qu'on ne saurait prétendre

---

(1) Voy. *suprà*, t. II, p. 384.

en fournir une énumération complète. Les réclamants fondent le préjudice par eux subi sur deux motifs : d'abord, l'apposition de scellés sur les cales qui les a empêchés de décharger leurs marchandises à Vourla, port auquel elles étaient destinées ; ensuite, l'ordre imparti au capitaine de ne pas quitter Vourla plus de vingt-quatre heures après y être arrivé. Quant au premier motif, il faut reconnaître que l'apposition des scellés était une mesure particulièrement rigoureuse pour eux, puisqu'elle les mettait dans l'impossibilité de décharger à Vourla, d'autant que le navire avait été visité à Malte, puis relâché. Dans le § 6 de sa lettre susmentionnée, le commandant Ashby indique qu'en vertu d'un Ordre Confidentiel Provisoire, il avait des instructions pour n'autoriser à continuer leur route sur Vourla que les navires qui accepteraient de laisser sceller leurs cales et il ajoute : « Je n'ai pas souvenir qu'aucun navire à destination de Vourla ait refusé « de se soumettre à cette formalité et ait préféré interrompre son voyage ; « autant que je me le rappelle, tous les navires que j'ai vus revenir de « Vourla avaient leurs scellés intacts ».

Les réclamants allèguent que l'Ordre en question est contraire aux principes du droit international et qu'en conséquence une Cour des Prises anglaise ne peut en faire état. Il semble cependant que ce ne soit pas méconnaître ces principes que d'estimer que le droit de visite implique le pouvoir de prendre des mesures de précaution à l'égard des chargements qui paraissent suspects et d'en empêcher le débarquement dans un port donné, tout en ne procédant pas immédiatement à leur saisie. L'envoi de la circulaire susvisée avait été évidemment motivé par des faits qui avaient donné à penser que, dans diverses rencontres, les marchandises déchargées à Vourla avaient une destination finale ennemie. La suite des événements au cours de la présente guerre a clairement montré qu'il n'était pas toujours possible d'exercer le droit de visite de façon satisfaisante, tant en raison de la facilité avec laquelle la contrebande pouvait être dissimulée dans des colis, des bagages de passagers ou autres cachettes, surtout sur les gros navires, qu'à cause du danger provenant des sous-marins ennemis.

Pour ce qui est de l'ordre de ne pas différer le départ de Vourla au-delà de vingt-quatre heures, la Cour constate qu'il n'a pas été prouvé qu'il ait été réellement donné au *Montana*. Sur ce point, la déclaration du capitaine et celle du Commandant Ashby s'opposent l'une à l'autre.

Au total, j'estime que les réclamants ne sont pas parvenus à établir le bien-fondé de leur demande de dommages et je rejette également leur réclamation en ce qui concerne le second chef; mais je ne décide rien quant aux frais.

Du 9 janvier 1919. — Cour commerciale de Malte (en matière de prises). — Pullicino, juge. — Avocats : Mifsud pour les réclamants, Sir Vincent Frendo Azopardi, pour les défendeurs.

201

Comité Judiciaire du Conseil Privé, 16 janvier 1919

NAVIRE DE COMMERCE ENNEMI DANS UN PORT BRITANNIQUE A L'OUVERTURE DES HOSTILITÉS, CONVENTION VI DE LA HAYE DE 1907, INDULT, DÉLAI DE GRACE, LAISSEZ-PASSER, SAISIE, CONFISCATION, FORCE MAJEURE.

Une Proclamation fixant le nombre de jours de grâce accordés, conformément à la Convention VI de La Haye de 1907, à un navire de commerce ennemi pour quitter un port britannique à l'ouverture des hostilités doit être claire et sans ambiguïté ;

Et à défaut d'indication suffisante sur l'octroi d'un laissez-passer à un navire qui a été saisi, mis sous la surveillance d'une garde et auquel ses papiers de bord et ses cartes ont été enlevés, ce navire n'est pas sujet à confiscation parce qu'il doit être considéré comme ayant été empêché par force majeure de partir dans le délai fixé.

(Navire hongrois *Turul*)

Le *Turul*, appartenant à une compagnie hongroise, enregistré à Fiume arriva à Port Jackson (Nouvelle Galles du Sud) le 7 août 1914. Un fonctionnaire des douanes du Commonwealth d'Australie vint à bord et ordonna au capitaine de rester et de ne pas décharger la cargaison. Le 12 août 1914, la Grande Bretagne déclara la guerre à l'Autriche-Hongrie. Le 13 août, un fonctionnaire des douanes saisit le navire comme prise : les papiers de bord et les cartes furent saisis. Le 15 août, une Proclamation émise par le Gouverneur Général conformément à la Convention VI de La Haye de 1907 accorda aux navires ennemis se trouvant dans les ports australiens un délai jusqu'au 22 août à minuit pour effectuer leur chargement et déchargement et pour partir. Le 20 août, le déchargement du *Turul* était terminé, mais le navire restait saisi et aucun laissez-passer n'était offert au capitaine pour l'autoriser à partir. Le 2 novembre 1914, la Cour Suprême de la Nouvelle Galles du Sud, exerçant la juridiction d'Amirauté, rendit une décision portant que le navire avait été saisi dans des circonstances donnant lieu à sa détention et qu'il serait retenu par le Marshal jusqu'à nouvelle décision. Le 17 septembre 1917, la même Cour refusa de prononcer la confiscation du navire. Appel par la Couronne de cette décision.

Lord Sumner :

Dans cette affaire, le Procureur Général de Sa Majesté a demandé à la juridiction inférieure — la Cour Suprême de la Nouvelle Galles du Sud (en matière de prises) — une décision confisquant le navire hongrois *Turul* et cette demande a été rejetée. La Couronne en appelle.

Le *Turul* arriva à Port Jackson avec une cargaison pour Sydney et Newcastle le 7 août 1914. La guerre fut déclarée par Sa Majesté à l'Empire Austro-Hongrois le 12 août et le *Turul* fut saisi comme prise le 13. Ses papiers de bord furent enlevés et il fut aussi dépouillé de ses cartes. Le 15, une Proclamation fut émise pour fixer les jours de grâce que l'article 1er de

la Convention VI de La Haye déclarait désirables et, aux termes de cette Proclamation, les paragraphes de celle-ci qui sont actuellement importants entraient en application lorsqu'un des Ministres d'Etat avaient vérifié certains faits et pris certaines mesures dont l'une était la publication dans la *Commonwealth Gazette*. Bien qu'il n'y ait pas de preuve à ce sujet, toute la procédure s'est développée en admettant que le ministre avait dûment vérifié que ces mesures formelles avaient été prises et qu'en conséquence les articles en question entrèrent en pleine force et effet ; Leurs Seigneuries pensent qu'il n'est pas nécessaire d'insister sur ce point.

D'après les termes de la Proclamation, à partir de sa publication « aucun navire de commerce ennemi ne sera autorisé à partir, sauf conformément aux dispositions de cet Ordre ». Puis, les articles 3 à 8 étant entrés en vigueur, l'article 3 dit que : « Sous réserve des dispositions du présent Ordre, les navires de commerce ennemis qui — (*i*) A la date de l'ouverture des hostilités étaient dans un port où le présent Ordre s'applique... seront autorisés jusqu'au samedi 22 août 1914, à minuit, à charger ou décharger leur cargaison et à quitter ce port. » En fait, le *Turul* fut autorisé à décharger et quand son déchargement fut fini, ce qui fut fait le 20 août, il reçut l'ordre de se rendre dans une autre partie du port et là une garde fut mise à bord au nom du Marshal de la Cour des Prises ou à celui des fonctionnaires des douanes qui avaient saisi le navire ; il paraît sans importance de décider quel fut le cas.

Le 22 août à minuit expirèrent les jours de grâce. Maintenant la question est de savoir si ce navire « par suite de circonstances de force majeure, n'aurait pu quitter le port ennemi pendant le délai visé à l'article précédent », selon les termes de l'article 2 de la Convention. S'il en a été ainsi, alors il ne pouvait pas être confisqué et la décision rendue par la Cour inférieure l'a été à bon droit. Il est clair que le navire ne pouvait quitter le port ennemi dans le délai visé à l'article précédent si, entre autres choses, ses papiers de bord et ses cartes ne lui étaient pas renvoyés et si la garde n'était pas retirée. Des actes ont été accomplis dans l'exercice des droits de belligérance de la Couronne qui opéra la détention par force du navire et celui-ci n'eut pas le pouvoir d'y échapper et le seul motif pour lequel on peut dire qu'il ne fut pas soumis à la force majeure durant la période s'étendant jusqu'au 22 août à minuit est que les autorités avaient décidé et avaient, en vertu de la Proclamation, publié que ces actes seraient abrogés à la requête du capitaine du navire s'il choisissait lui-même de profiter de l'occasion donnée par la Proclamation et de maintenir les droits conventionnels assurés par la Convention de La Haye.

Selon l'opinion de Leurs Seigneuries, les termes de la Proclamation ne constituent pas une notification au capitaine que, sur son choix de profiter des jours de grâce, de demander un laissez-passer et d'indiquer quel était son port de destination de façon à ce que ce port pût, en cas d'approbation, être inscrit sur le laissez-passer, ses cartes et papiers de bord lui seraient rendus sans difficulté ni risque de refus et que la garde serait retirée de sorte qu'il serait libre de partir le 22 à minuit. On doit se rappe-

ler qu'une Proclamation de ce genre peut produire effet en faveur du belligérant qui la publie puisqu'on peut s'en servir pour diminuer, en les limitant, les avantages que la Convention entendit assurer au navire ennemi ; en effet, par sa publication, la Puissance belligérante fixe le nombre de jours de grâce (« délai de faveur suffisant » article 1er) et détermine aussi quelques unes des conditions sous lesquelles on jouira de ce privilège. Leurs Seigneuries pensent que le langage par lequel la Couronne exerça le droit de fixer ce terme de grâce dans l'article devait être explicite et sans ambiguïté, et explicite et sans ambiguïté à l'égard de la partie dont la possibilité de profiter du bénéfice de la Convention doit être affectée par l'effet de la Proclamation sur son cas particulier. Il conviendrait mal à une Puissance souveraine et à une Cour des Prises prononçant sur les droits d'autres que les fonctionnaires de cette Puissance souveraine, de chercher à donner effet à une Proclamation qui était moins que claire en vue de restreindre les avantages que la Convention a voulu assurer à un navire qui se trouve dans un port ennemi. De l'avis de Leurs Seigneuries, il n'y a rien eu qui ait indiqué suffisamment aux personnes intéressées dans ce navire que la saisie, l'enlèvement des papiers et des cartes et l'établissement d'une garde furent tous faits que l'on considérait comme rentrant dans les termes généraux employés dans la Proclamation et que ce navire, en dépit de ces circonstances particulières, serait autorisé à partir dans le délai limité seulement en vertu des termes de la Proclamation. Si le capitaine du navire avait eu la possibilité de partir et avait, pour des motifs à lui propres, décidé de n'en pas profiter, par exemple parce qu'il ne pouvait pas partir sans charbon et qu'il n'avait pas d'argent pour s'en procurer ou parce qu'il n'avait pas une confiance suffisante dans un laissez-passer britannique pour le protéger contre la capture par des navires appartenant aux alliés de Sa Majesté, alors il a été établi que, dans un tel cas, c'est son propre choix — ce peut être aussi sa propre malchance — qui l'a retenu au port et que le navire est sujet à confiscation parce qu'on ne peut dire en vérité que c'est la force majeure qui l'a empêché de profiter de cette possibilité. Il y a quelque preuve tendant à établir qu'il en a été ainsi ; mais le savant Juge de la Cour inférieure n'a pas agi d'après cette preuve et Leurs Seigneuries ne voient pas que leur chemin soit de constater un fait auquel il n'a pas abouti. Elles considèrent en conséquence qu'il a refusé à bon droit de confisquer le navire.

Quant à l'autre point, à savoir que la matière a déjà été réglée par la décision du 2 novembre 1914, Leurs Seigneuries jugent qu'il n'est pas nécessaire d'exprimer une opinion puisque, quelle qu'ait pu être l'intention inspirant cette décision, le résultat sera seulement d'arriver à la même conclusion, à savoir le rejet de l'appel.

En conséquence, Leurs Seigneuries donneront humblement avis à Sa Majesté que cet appel doit être rejeté avec frais.

Appel rejeté.

Du 16 janvier 1919. — Comité Judiciaire du Conseil Privé. — Lord

Sumner, Lord Parmoor, Lord Wrenbury, Lord Sterndale, Sir Arthur Channell. — Avocats : Le Solicitor du Trésor pour l'appelant; William A. Trump and Son, pour les intimés.

202

Comité Judiciaire du Conseil Privé, 3 mars 1919

CONTREBANDE CONDITIONNELLE, TRANSBORDEMENT DE NAVIRE ENNEMI A NAVIRE NEUTRE, DESTINATION ENNEMIE.

(Navire hollandais *Rijn* [cargaison])

(Confirmation de la décision rendue par Sir Samuel Evans (1) condamnant 15.500 sacs de gousses de cacao comme contrebande destinée à l'ennemi. Leurs Seigneuries n'estiment pas que la propriété des marchandises soit restée aux mains des chargeurs neutres au moment de la vente invoquée et du transbordement ni que la propriété ait été transmise à la maison hollandaise appelante.)

Du 3 mars 1919. Comité Judiciaire du Conseil Privé. — Lord Sumner, Lord Parmoor, Lord Wrenbury, Lord Sterndale, Sir Arthur Channell. — Avocats : Botterell et Roche pour les appelants ; le Solicitor du Trésor pour l'intimé.

203

Haute Cour de Justice
Division d'Amirauté (en matière de prises), 10 mars 1919

MARCHANDISES SAISIES, COUR DES PRISES, QUALITÉ POUR AGIR, PROPRIÉTÉ AU MOMENT DE LA RÉCLAMATION, PROPRIÉTÉ AU MOMENT DE LA SAISIE, PROPRIÉTÉ ENNEMIE, INFECTION HOSTILE.

Sous réserve des cas de propriété ennemie ou d'infection hostile, est qualifié pour réclamer la relaxe de marchandises celui qui en est propriétaire au moment où la réclamation est présentée et soutenue devant la Cour des Prises alors même qu'il n'en aurait pas été propriétaire au moment de la saisie.

(Navire norvégien *Frogner* [cargaison])

En vertu d'un connaissement daté du 8 février 1915, 1000 tierçons de lard avaient été chargés par Armour et Cie de Chicago sur le vapeur norvégien *Frogner* et consignés à

(1) V. *suprà*, t. II, p. 323.

Anton C. Herskind et Cie de Copenhague. Ils furent saisis le 18 mars 1915 par le Receveur des Douanes de Kirkwall. Le 23 mars, Herskind et Cie payèrent les marchandises et, le 29 juillet, ils réclamèrent 800 tierçons. Au nom de la Couronne on leur opposa, entre autres choses, que, n'étant pas propriétaires des marchandises au moment de la saisie, ils n'avaient pas le droit de se présenter comme réclamants.

Lord Sterndale, président :

Dans cette affaire la Couronne demande condamnation de deux consignations de 800 et 200 tierçons de lard chargés par Armour et Cie, la maison bien connue de conserves de Chicago, à l'adresse des réclamants, Anton C. Herskind et Cie. La réclamation pour les 800 tierçons repose sur ces motifs : que les 200 tierçons chargés par les mêmes chargeurs pour les mêmes consignataires et sur le même navire sont de la contrebande ; que la propriété des 800 tierçons n'est pas passée des chargeurs aux consignataires ; que les mêmes chargeurs étaient propriétaires des 200 tierçons qui étaient de la contrebande ; et que, par conséquent, les 800 furent infectés par les 200 et doivent être confisqués parce qu'ils appartiennent aux mêmes propriétaires. Le second motif est que, si la réclamation pour infection échoue, les marchandises doivent être confisquées pour le motif que le réclamant qualifié n'est pas devant la Cour ; que la propriété n'ayant pas été transférée à Anton C. Herskind et Cie à la date de la saisie, ceux-ci n'ont pas le droit de réclamer devant cette Cour ; et, qu'en conséquence, aucune reclamation n'existant on doit présumer que les marchandises sont de contrebande. Le second motif est manifestement plutôt de nature technique.

(Le Président se réfère alors aux faits et, ayant décidé que les 200 tierçons ne sont pas confiscables comme contrebande et qu'en conséquence la question d'infection ne se pose pas, poursuit :) J'ai maintenant à considérer le second motif. La propriété ne passa point des vendeurs à Herskind et Cie, les acheteurs, avant le 23 mars 1915, date postérieure de cinq jours à celle de la saisie. On dit, en conséquence, que Herskind et Cie ne sont pas les réclamants qualifiés parce que la propriété ne leur était pas passée à l'époque de la saisie. Il y a sans doute un *dictum* du feu Président, auquel je me suis référé, dans l'affaire du *Hilding*, en ce sens que si la propriété n'a pas été transférée la plainte sera rejetée. Je n'ai pas eu la possibilité d'étudier l'ensemble des faits dans cette affaire et je ne suis pas sûr qu'il ne soit pas compliqué par la question de propriété ennemie. Je pense qu'il y a d'autres *dicta* ou affirmations de l'ancien Président ayant même effet. Si ces *dicta* sont corrects, les réclamants dans cette affaire ne peuvent réclamer parce qu'ils n'avaient pas obtenu la propriété des marchandises à la date de la saisie. Les personnes qui auraient la propriété des marchandises dans ces circonstances seraient Armour et Cie, les chargeurs.

Il semble, autant que je puisse comprendre la décision rendue dans l'affaire du *Prinz Adalbert*, qu'il a été très clairement décidé par le Conseil Privé que, si le chargeur a la propriété des marchandises à l'époque de la saisie mais ne l'a pas au moment du jugement et à celui de la réclamation,

il ne peut pas se plaindre et invoquer son droit de propriété devant la Cour des Prises. On me dit que le point a été soulevé plusieurs fois et n'a pas été tranché bien qu'il y ait des *dicta* à ce sujet, mais j'estime qu'il est bon de donner aujourd'hui mon jugement sur lui et de permettre qu'il soit tranché par le Conseil Privé si c'est nécessaire.

Le résultat de la prétention de la Couronne serait — et je ne puis y voir une conclusion juste — que des marchandises pourraient être déférées à cette Cour et leur confiscation demandée sans établir aucun motif de condamnation. Personne ne pourrait réclamer. Le chargeur ne pourrait réclamer, selon le précédent du *Prinz Adalbert*, parce qu'il n'avait pas la propriété au moment où il a porté sa réclamation devant la Cour. Le consignataire ne pourrait réclamer parce qu'il n'avait pas la propriété à la date de la saisie. La date de la saisie est incontestablement la date à laquelle la situation ou le statut — si l'on peut dire — des marchandises doit être déterminé ; mais en dehors d'une question de propriété ennemie, laquelle ne surgit pas en cette affaire, je ne puis penser que, dans quelques circonstances, des marchandises qui ne sont pas sujettes à confiscation du tout, doivent rester aux mains de la Couronne parce que le chargeur, n'en étant pas propriétaire à la date de la réclamation, ne pourrait réclamer et que le consignataire acheteur ne le pourrait non plus parce qu'il n'en était pas propriétaire à la date de la saisie. Cela me paraît créer une situation impossible et, me faisant la meilleure opinion que je puisse, j'arrive à la conclusion que la personne ayant la propriété des marchandises à l'époque où elle vient devant la Cour pour soutenir sa reclamation est la personne qualifiée pour réclamer et qu'on ne peut lui répondre que la propriété ne lui est passée qu'après la date de la saisie. Je désire toutefois me mettre en garde en disant que j'arrive à cette conclusion seulement en dehors de toutes questions pouvant surgir au sujet de la propriété ennemie ou de l'infection possible. Dans le dernier cas on pourrait très bien dire que les marchandises furent infectées au moment de la saisie et ne pouvaient cesser de l'être par un transfert ultérieur de la propriété ; mais, en dehors de toute question de cette sorte, dans un cas simple comme celui-ci, à mon avis la personne propriétaire au moment de la réclamation est la personne qualifiée pour venir et soutenir la réclamation devant cette Cour. Elle doit certes la soutenir sous réserve des autres questions que j'ai mentionnées et qui peuvent surgir ; mais dans des circonstances comme les présentes je pense qu'elle est qualifiée pour soutenir sa réclamation et, en conséquence, je décide que les marchandises doivent être restituées aux réclamants dans cette affaire.

Du 10 mars 1919. — Haute Cour de Justice. Division d'Amirauté (en matière de prises). — Lord Sterndale, président. — Avocats : le Solicitor du Trésor pour le Procureur Général, Thomas Cooper et Cie pour les réclamants.

204

Haute Cour de Justice
Division d'Amirauté (en matière de prises), 2 avril 1919

Contrebande de guerre, Fourniture a un navire de guerre ennemi, Navire de commerce neutre, Navire auxiliaire ennemi, Voyage ultérieur, Saisie, Confiscation; Transfert de pavillon, Bonne foi, Déclaration de Londres, Preuve; Motif raisonnable de saisie, Relaxe, Indemnité pour privation de jouissance, Réparation des détériorations.

Une opération de contrebande comme la fourniture de charbon et d'autres objets à un navire de guerre ennemi par un navire neutre au cours des opérations ordinaires de celui-ci ne fait pas de ce navire neutre un navire auxiliaire ennemi et ne le rend pas sujet à saisie et confiscation au cours d'un voyage ultérieur.

Le transfert d'un navire de commerce du pavillon ennemi au pavillon neutre est opposable au belligérant s'il a été effectué de bonne foi et non en vue d'éluder les conséquences auxquelles un navire ennemi est exposé;

Et l'article 56 de la Déclaration de Londres n'a fait que mettre la preuve à la charge de l'acheteur.

La Couronne, lorsqu'elle a eu un motif raisonnable de saisir le navire dont la confiscation n'est pas prononcée, ne doit pas d'indemnité pour privation de jouissance, mais elle doit réparer les détériorations subies par le navire pendant le temps où elle l'a retenu et utilisé.

(Navire mexicain *Edna*)

Lord Sterndale, président :

La Couronne demande ici la condamnation d'un navire actuellement appelé l'*Edna*. C'était originairement un navire appelé le *Jason*. Il fut alors acheté par une compagnie à laquelle j'aurai à revenir plus tard et fut appelé le *Mazathan*; et il resta le *Mazathan* pendant quelque temps, jusqu'à ce qu'il eût été acheté par les réclamants actuels, MM. Sudden et Christenson, de San Francisco, époque où il fut appelé l'*Edna*. Il fut acheté dans la première partie de 1914 par une compagnie, la Société anonyme du Lloyd Mexicain, compagnie, qui en réalité, consistait en une seule personne, un allemand nommé F. Jebsen, capitaine de la réserve navale allemande. Je pense qu'il y avait un ou deux autres actionnaires nominaux, mais il avait en réalité toutes les actions et il était vraiment la compagnie. Je suppose que le navire était inscrit au registre norvégien avant son achat par cette compagnie. Il fut transféré au registre mexicain et porta le pavillon mexicain. Il fit un voyage qui dura du 14 mars 1914 au 14 mai 1914. Il alla de San Francisco vers le nord pour du bois de charpente, revint à San Francisco

puis fit un voyage aux ports mexicains et retour. Le voyage suivant est dit avoir commencé le 14 mai et avoir duré jusqu'au 3 août 1914. Durant ce voyage, quand il arriva à San Pedro, qui est le port de Los Angeles, une curieuse transaction, que je ne comprends pas encore tout à fait, se produisit. A cette époque il y avait beaucoup de troubles au Mexique. Les Carranzistes et les Villistes étaient engagés dans des hostilités les uns contre les autres et l'on se demandait s'il n'y aurait pas des difficultés entre le Mexique et l'Amérique. On dit que pour ce motif les propriétaires du navire décidèrent de le transférer au registre allemand et de le placer sous pavillon allemand, la raison en étant que s'ils le mettaient sous un pavillon neutre, aucune des factions en lutte au Mexique ne le réquisitionnerait, tandis que s'il restait sous pavillon mexicain comme je suppose que chacune d'elles s'intitulait gouvernement mexicain, l'une et l'autre pourrait le réquisitionner. Les propriétaires pensèrent tout d'abord le transférer au pavillon américain, mais ils ne purent le faire à raison de la loi américaine sur ce point. Ce qu'ils firent, ce fut d'obtenir un document du Consul allemand à San Pedro, les autorisant temporairement, je ne dis pas à enregistrer le navire, mais à porter sur le navire le nom d'un port d'attache qui était allemand et à battre pavillon allemand. Ils effacèrent les mots « La Paz », port d'attache mexicain et les recouvrirent par « Hambourg » et arborèrent le pavillon allemand. Je n'ai pas vu ce document. On dit d'un côté qu'il n'était délivré que pour un seul voyage. D'un autre côté, on dit qu'il autorisait les propriétaires à battre pavillon allemand aussi longtemps qu'il leur conviendrait ; et j'adopterai cela comme exact. Assurément il n'a jamais été enregistré comme navire allemand et assurément, selon les preuves qui me sont soumises, son enregistrement au Mexique n'a jamais été affecté ; et je ne puis voir que cette transaction puisse avoir le moindre effet sur la propriété de ce navire. A cette date, la guerre n'avait pas éclaté ; mais si un état de guerre avait existé et que le navire eût rencontré un bâtiment anglais alors qu'il portait pavillon allemand, il eût été difficile pour lui de nier sa nationalité allemande. Mais il n'arriva rien de semblable et dans la transaction elle-même je ne puis rien voir qui ait altéré la propriété du navire. Je ne pense pas qu'elle ait altéré son enregistrement ; mais en tout cas, elle n'altéra pas, à mon avis, sa propriété. Il continua à appartenir à cette compagnie mexicaine qui était en fait Jebsen. Il revint le 3 août 1914; il partit pour son voyage suivant le 23 août. Dans l'intervalle la guerre éclata entre l'Angleterre et l'Allemagne ; et j'admettrai, comme je pense que tel est le fait, que le navire n'a pas repris son caractère mexicain ; en d'autres termes, il n'a pas effacé le mot « Hambourg » et peint les mots « La Paz » et n'a pas arboré le pavillon mexicain jusqu'à l'ouverture de la guerre. En conséquence, j'admettrai qu'il portait, à tort ou à raison, le pavillon allemand dans le port de San Francisco à l'ouverture de la guerre.

Il partit pour son voyage suivant, sous pavillon mexicain, le 23 août 1914 et ce voyage dura jusqu'au 2 octobre 1914. Comme précédemment il alla au nord et chargea du bois de charpente. Il chargea aussi une cargaison générale, puis embarqua du charbon, celui-ci de telle façon qu'il pouvait

l'enlever sans déranger le reste de la cargaison. Il prit à bord un nommé Traub qui était un allemand, opérateur de télégraphie sans fils, qui s'était entraîné avec le système Telefunken et qui, en conséquence, n'était pas familiarisé avec le système Marconi dont était muni ce navire. Au cours de son voyage il prit aussi à bord d'autres personnes : un capitaine Zur-Helle et sa femme, une autre dame et, à un certain moment, une personne en rapport avec le service naval allemand. Des colis contenant des lunettes de visée et peut-être d'autres choses utiles à un bâtiment de guerre furent aussi chargés. Les colis étaient marqués : « machines à écrire Remington ». L'opérateur de télégraphie sans fils qui était déjà à bord était un nommé Duncan Smith et il semble avoir agi avec beaucoup d'habileté et de courage pendant le voyage. Le premier officier était un nommé Walters qui semble avoir fait de même. Il a refusé de servir sur le navire tant que celui-ci fut sous pavillon allemand ; il y revint avec le cuisinier, qui avait aussi refusé de servir, quand le navire repassa sous le pavillon mexicain. Traub fut embarqué parce qu'on supposa que M. Duncan Smith n'utiliserait pas l'installation radiotélégraphique comme Jebsen, qui vint aussi à bord, désirait qu'elle le fût.

Je n'ai aucune espèce de doute que le charbon et les autres choses que j'ai mentionnées furent chargés en vue d'être remis au croiseur allemand *Leipzig*. J'accepte entièrement le témoignage de M. Smith qu'il lui fut demandé de communiquer avec le *Leipzig* et de rester en liaison avec lui à partir du moment où il serait entré dans son rayon. Ce qu'il fit, au contraire, ce fut de déranger l'installation radiotélégraphique de manière à ne pas communiquer avec le *Leipzig*. Une seule personne peut être à la fois dans la cabine de radiotélégraphie et ainsi il put paraître produire l'émission et il parut à Jebsen et au capitaine Paulsen, patron du navire, que malgré ses essais de communiquer avec le *Leipzig*, il n'en obtenait aucune réponse. De cette façon il empêcha une liaison complète de s'établir avec le *Leipzig* comme on le projetait. Mais les navires se rencontrèrent à la baie des Baleines et là Jebsen et l'autre officier allemand vinrent à bord du *Leipzig* avec une des dames et l'on dit que quelques-uns des colis furent transbordés sur le *Leipzig*. Le charbon n'y fut pas transbordé. Je n'ai aucun doute sur l'intention qu'on avait de transborder sur le *Leipzig* ces objets et le charbon et je pense que l'histoire racontée par le capitaine et quelques autres à bord du navire que cette visite dans la baie des Baleines était un acte de pure courtoisie est contraire à la vérité. Je ne puis croire qu'ils aient jamais pensé que quiconque y ajouterait foi et j'ignore comment on considéra qu'il valût la peine de fournir de tels affidavits.

Après cela le navire alla à Guaymas. A Guaymas, le charbon fut déchargé dans des allèges et je n'ai aucun doute que ce que M. Smith déclare que l'on dit du voyage au retour à San Francisco, à savoir que le *Leipzig* avait reçu le charbon, est absolument vrai. Comme je l'ai dit, je ne crois pas un mot de l'histoire racontée en sens contraire et je ne crois pas un mot de l'histoire racontée par les prétendus agents à Guaymas qui disent que le charbon y fut débarqué. Après que le navire eut accompli le reste de son

voyage, il déchargea le reste de sa cargaison et revint à San Francisco. Il arriva à nouveau à San Francisco, comme je l'ai dit, le 2 octobre 1914. Il fit un autre voyage sous le pavillon mexicain qui dura du 14 octobre 1914 au 8 octobre 1915 et la raison d'une telle durée pour le voyage fut que, pendant celui-ci, il fut réquisitionné par les Carranzistes, les partisans de Carranza à Mexico, et qu'il transporta des troupes pour eux. Puis, par malheur, il tomba aux mains des Villistes; ils le retinrent et ils ne le laissèrent aller qu'après avoir obtenu pour cela une rançon de 15.000 dollars, en octobre 1915. En octobre et novembre 1915, le navire voyagea le long de la côte pour le compte de ses propriétaires actuels, les réclamants, qui l'avaient acheté d'une manière que je décrirai présentement. Le 7 novembre 1915, il fut frété à W. R. Grace et Cie et, au cours de ce voyage, il fut capturé par le bâtiment de S. M. *Newcastle*. La question est maintenant de savoir s'il doit être confisqué.

Telle est son histoire, en dehors de son passage en la possession de ceux qui maintenant le réclament. Ce point semble avoir pris son origine en janvier 1915, quand une correspondance eut lieu entre un certain capitaine Rinder, qui a été au service de la White Star mais qui agissait à San Francisco comme inspecteur et courtier maritime et M. Jebsen laquelle conduisit à la conclusion, le 15 février 1915, d'un arrangement par la Compagnie du Lloyd Mexicain pour la vente du navire à une société appelée l'Executive Co. Mais le navire était toujours dans les mains des Mexicains et les propriétaires étaient redevables envers leurs banquiers. Leurs banquiers étaient représentés par M. Wilson. Les propriétaires avaient aussi besoin d'une avance pour libérer le navire. Le résultat fut que le navire fut transféré à M. Wilson le 5 avril, en réalité pour garantie de la somme due par les propriétaires à la banque et aussi, si possible, pour obtenir au navire un enregistrement américain. Pour des raisons que je ne pense pas nécessaire de rechercher, M. Wilson transféra le navire à une société appelée la West Pacific Steamship Co; mais il était en réalité cette compagnie; celle-ci avait, je crois, 50 dollars de capital et elle ne faisait que représenter M. Wilson. On supposait que cela faciliterait les choses peut-être au point de vue de l'enregistrement et peut-être en cas de décès de Wilson. Le 23 septembre 1915, le *Mazatlan* fut libéré et partit pour San Francisco. Le 1er octobre, les réclamants l'achetèrent au prix de 125.000 dollars, prix qui laissait un profit de 10.000 dollars à l'Executive Co qui avait obtenu le contrat le 15 février. La somme fut payée par trois chèques : un de 114.000 dollars fut payé à M. Wilson, un de 10.000 dollars à l'Executive Co comme représentant son profit et 1.000 dollars furent payés aussi à l'Executive Co pour une somme qui avait été déposée. Trois actes de vente furent dressés, un du Lloyd Mexicano à la Western Pacific Steamship Co, un de celle-ci à l'Executive Co et un de l'Executive Co aux réclamants.

Maintenant la première question est celle-ci : était-ce une transaction effective? Je n'ai pas le moindre doute que c'en était une et, en vérité, il n'a pas été sérieusement soutenu devant la Cour qu'elle ne le fut pas. Je pense qu'il n'y a rien qui fasse naître un doute sur le fait que les réclamants

achetèrent honnêtement ce navire pour leurs propres desseins et le payèrent eux-mêmes. Certes, il y eut d'autres personnes qui furent intéressées dans le navire et y prirent des parts, ainsi qu'en ont généralement ceux qui font des affaires comme les réclamants; mais je suis entièrement persuadé que c'était une transaction réelle, sincère et un transfert réel, sincère.

La seule question qui subsiste est celle-ci : y avait-il là quelque chose qui les empêchât d'obtenir un titre ? Le premier point invoqué est que ce navire était un navire auxiliaire, non un élément de la flotte allemande, mais un « auxiliaire » ce qui est parfois appelé « flotte auxiliaire »; en conséquence, on dit qu'il était dans la situation d'un bâtiment de guerre et qu'il ne pouvait être transféré pendant la durée de la guerre. Je suppose — je pense que c'est probablement correct, mais je ne désire pas prononcer une opinion positive sur ce point — qu'un bâtiment de guerre ne peut être transféré pendant la durée de la guerre. Ce navire était-il quelque chose de cette espèce? A mon avis, il n'y a absolument aucune preuve qu'il le fût. Je dois juger cette affaire d'après les preuves qui me sont présentées. On ne peut obtenir des témoignages des personnes les plus engagées dans l'affaire. M. Jebsen, me dit-on, sombra avec un sous-marin allemand; le capitaine Zur-Helle qui vint à bord durant ce voyage, alla ensuite à bord du *Leipzig* et coula avec lui; en conséquence je ne puis obtenir d'eux aucune information. Ils perdirent la vie en servant leur pays et je ne vois rien à dire contre l'un ou l'autre. Mais, selon les preuves que je possède, les faits sont les suivants. A titre de navire de commerce ordinaire sous pavillon mexicain, possédé, je veux l'admettre, par des Allemands bien que possédé nominalement par une société mexicaine, le *Mazatlan* accomplissait son trafic commercial ordinaire près de la côte. Toutefois son propriétaire, sachant qu'il y avait un croiseur allemand ou plusieurs croiseurs allemands, reçut la suggestion que l'un de ces croiseurs, le *Leipzig*, avait besoin de charbon. Il reçut aussi la suggestion que certaines autres choses et certaines personnes devaient être mises à bord du *Leipzig* et, je dois le penser, il reçut information de la proximité dans laquelle le *Leipzig* se trouvait. Il chargea donc le charbon et les autres choses, prit les passagers à bord et donna ordre aux radiotélégraphistes de se mettre en communication, s'il le pouvait, avec le *Leipzig* et d'y rester jusqu'à l'arrivée à un lieu où le charbon pourrait être transbordé.

On a dit que cela en a fait un « auxiliaire » et j'ai un affidavit de Sir Reginald Hall, qui était à l'époque à la tête du service des renseignements de l'Amirauté, disant que des arrangements furent faits avec les Allemands pour avoir des navires auxiliaires sur cette côte. Il ne me dit pas ce que c'est qu'un « navire auxiliaire », je ne le sais pas et personne n'a pu m'en donner une définition. Encore moins ai-je pu obtenir une définition de ce qu'est un « auxiliaire ». Toutefois je sais bien une chose, c'est que, quel que puisse être un « auxiliaire » ou un « navire auxiliaire », ce navire n'en était pas un et qu'une simple opération de contrebande de cette sorte, la fourniture de charbon et d'autres choses à un ennemi, à titre d'incident

d'un voyage dans le trafic propre d'un navire n'en fait pas un navire de cette sorte. Je ne pense pas que j'aurais eu aucun doute à cet égard si je ne pouvais m'appuyer sur aucune autorité ; mais il me semble que j'ai un précédent précis dans la décision du Conseil Privé dans l'affaire de l'*Alwina* (1). Dans cette affaire il n'était pas mis en question que le navire avait pris du charbon pour le transborder sur des navires allemands et l'Attorney General soutenait que cela en faisait un auxiliaire et dépassait la question de contrebande. La question dans cette affaire était celle-ci : pouvait-il être capturé au cours d'un voyage qui était le second ou le troisième après celui dans lequel il avait pris le charbon pour la flotte allemande ? S'il y avait seulement une question de contrebande, il ne le pouvait pas. S'il était question que le navire fût un auxiliaire en ce sens qu'il fit, en quelque manière, partie de la flotte, il était possible qu'il fût sujet à capture. Le Conseil Privé a décidé qu'il ne le pouvait et qu'il y avait là une simple question de contrebande. Il me semble qu'en principe c'est exactement le même cas que le présent.

On m'a renvoyé à la correspondance entre l'embassadeur allemand à Washington et M. Lansing, Sous-Secrétaire d'Etat des Etats-Unis, au sujet de quelques navires qui furent internés en Amérique. Certes je dois donner grande attention à ce qu'ils ont dits ; mais, après tout, ce ne sont pas là des décisions judiciaires. Tout revient à ceci. M. Lansing maintint qu'un des navires, le *Locksun*, était un bâtiment de servitude du *Geier*, lequel était un bâtiment de guerre allemand. S'il l'était, il rentrait peut-être dans ce que l'on entend par un auxiliaire. M. Lansing peut avoir eu raison ou peut avoir eu tort en disant que c'était un bâtiment de servitude ; mais, à mon avis, le navire dont je m'occupe, l'*Edna* ou le *Mazatlan*, tel qu'il était, n'était évidemment pas un bâtiment de servitude. Pour cette raison cette correspondance ne projette aucune lumière sur l'objet qui m'est soumis. Je pense que toute thèse que l'on prétend établir sur la base que le navire était un navire auxiliaire est caduque.

On a alors soutenu que le navire était propriété ennemie et qu'il ne pouvait devenir autre chose durant la guerre. S'il est un navire de commerce, selon la décision rendue dans l'affaire du *Baltica*, il peut être acquis par un neutre durant la guerre à condition qu'il s'agisse d'un transfert *bona fide*, ce que j'ai décidé être le cas. Je supposerai qu'il était propriété ennemie et qu'il était un navire allemand. J'ai déjà exprimé mon opinion que ce qui se produisit à l'égard du changement de pavillon, du mexicain à l'allemand et de l'allemand au mexicain, n'avait aucune influence sur la question de propriété. Mais je supposerai que je suis en droit d'aller au-delà de l'entité constituée par la compagnie mexicaine et de considérer les personnes qui étaient réellement intéressées ; et je supposerai que ce navire était un navire marchand appartenant à des Allemands au commencement de la guerre. Je ne puis rien trouver pour établir que, s'il était cela, il ne

(1) Voy. *suprà*, t. II, p. 427.

pouvait être *bona fide* acheté et transféré au pavillon neutre comme ce navire le fut, durant la guerre. Comme je l'ai dit, je trouve l'affirmation claire qu'il le peut, émanant du Conseil Privé dans l'affaire du *Baltica* et le seul argument que j'aie entendu en sens contraire est qu'un tel transfert est interdit par l'article 56 de la Déclaration de Londres. L'article 56 dispose : « Le transfert sous pavillon neutre d'un navire ennemi, effectué après l'ouverture des hostilités, est nul, à moins qu'il soit établi que ce transfert n'a pas été effectué en vue d'éluder les conséquences qu'entraîne le caractère de navire ennemi ». Cela doit évidemment se lire en se rapportant à l'article précédent, article 55 : « Le transfert sous pavillon neutre d'un navire ennemi, effectué avant l'ouverture des hostilités, est valable à moins qu'il soit établi que ce transfert a été effectué en vue d'éluder les conséquences qu'entraîne le caractère de navire ennemi ». La différence entre les deux est celle-ci : Avant la guerre, *prima facie*, la transaction est bonne ; mais il peut être établi qu'elle est mauvaise parce qu'il peut être établi qu'elle a été faite en vue d'éluder les conséquences auxquelles un navire ennemi est, comme tel, exposé ; après la guerre, *prima facie* — et c'est le plus à quoi il me semble que cet article peut être porté — elle est sans valeur, mais il peut être établi qu'elle est valable s'il est prouvé que ce transfert n'est pas intervenu en vue d'éluder les conséquences auxquelles un navire ennemi est, comme tel, exposé. Pour le compte de la Couronne on a invoqué — du moins je pense que tel était l'argument — qu'un navire ennemi, à raison du fait que c'est un navire ennemi, est toujours exposé à certaines conséquences et que, par suite, il ne peut jamais faire l'objet d'un transfert valable parce que le transfert ferait toujours éluder les conséquences de son caractère de navire ennemi. Je pense que le Solicitor General a plutôt désavoué le désir de porter l'argument aussi loin ; mais s'il ne doit pas être porté jusque là, il me semble ne conduire à rien pour ce qui est de l'affaire dont il s'agit. Si la vente est faite *bona fide* parce que l'acheteur désire obtenir le navire pour ses propres besoins, le transfert, à mon avis, n'est pas effectué en vue d'éluder les conséquences auxquelles un navire ennemi est exposé. Sans doute il met fin aux conséquences qui résulteraient de son caractère de navire ennemi, notamment à celle consistant en ce qu'il pouvait être saisi tant qu'il restait navire ennemi ; mais il n'est pas accompli en vue d'éluder ces conséquences. Je pense que l'article 56 est réellement dirigé contre ce que l'on peut appeler des transferts fictifs et un appui à cette opinion est fourni par les mots suivants : « Toutefois il y a présomption absolue de nullité..., 2° s'il y a faculté de réméré ou de retour » qui donnent un exemple de ce qui est fictif. Je ne pense pas du tout que cet article ait eu pour but de porter atteinte au principe général de droit posé dans l'affaire du *Baltica*, sauf en tant qu'il peut avoir rejeté sur l'acheteur la charge de prouver la *bona fides* de la transaction. Ici la *bona fides* est établie et je pense que cette transaction était parfaitement valable et qu'il n'y eut rien dans les circonstances pour empêcher le Lloyd Mexicano de transmettre aux réclamants un titre parfaitement régulier. Un des réclamants a été appelé et interrogé et certaines choses lui

furent indiquées comme étant des matières qui, suggérait-on, auraient dû élever ses soupçons; et certaines suggestions lui furent présentées en vue de montrer qu'il n'y avait pas réellement une transaction *bona fide*. Mais rien de ce genre ne fut établi et, en fait, après cet interrogatoire, le Solicitor General refusa de soulever ce point et dit que, selon l'enquête, on devait admettre qu'il y avait une transaction *bona fide*. Cela étant, il me semble tout à fait clair qu'il doit y avoir un ordre de relaxe.

Bien que ce soit impliqué dans ce que j'ai dit, je dois peut-être ajouter que, la fourniture de charbon au *Leipzig* étant, à mon avis, une opération de contrebande et rien d'autre, la saisie eut lieu trop tard pour être justifiée par ce motif.

J'arrive maintenant à ce qui, dans mon esprit, est la seule question en l'espèce — du moins, la seule question sur laquelle j'ai eu quelque doute au début — à savoir si la Couronne a jamais eu un motif raisonnable de saisir le navire. J'ai de graves doutes qu'elle en ait eu ; mais, dans l'ensemble, considérant les curieuses sociétés qui furent impliquées dans l'affaire et considérant ce que fut l'histoire de ce navire, je ne suis pas préparé à dire qu'il n'y eut pas de motif raisonnable de le saisir. Tel étant le cas, cela me semble trancher toute question de dommages; et il m'apparaît que la réclamation pour privation d'usage du navire est réellement une réclamation pour dommages. Je ne pense pas que le navire puisse recouvrer plus que la détérioration, s'il y en a une, survenue au navire pendant qu'il a été aux mains de la Couronne. Il a été réquisitionné temporairement par un ordre de la Cour des Prises des îles Falkland et il a été employé par la Couronne depuis ce moment. S'il a été détérioré en conséquence de cet usage ou pour une autre raison pendant qu'il était aux mains de la Couronne, celle-ci, je pense, en doit le dédommagement. Il ne rentre pas, à mon avis, dans les termes exacts employés dans les amendements aux Règles sur les Prises du 30 septembre 1914 (1), lesquels disposent que : « si le navire ainsi réquisitionné est soumis aux dispositions de l'ordre 28, règle 1, relatives à la détention, la somme dont la Couronne sera tenue en raison de cette réquisition sera du montant du dommage, s'il y en a un, que le navire aura subi pendant cette remise temporaire dont il a été parlé plus haut » ; le motif en est qu'ils concernent seulement les navires ennemis. Mais il me semble, en principe, que les réclamants sont en droit d'avoir le navire restitué tel qu'il était ; et si, par le motif que la Couronne, sans justification comme je l'ai trouvé, a détenu le navire et l'a utilisé pendant trois ou quatre ans, ce navire a été détérioré, il me semble qu'elle en doit le dédommagement. Je ne puis donner aux réclamants plus que cela sans admettre et, comme je l'ai dit, je ne puis l'admettre, que la Couronne n'avait aucun motif raisonnable de saisir le navire. De même je ne puis allouer aux réclamants leurs frais sans venir à cette conclusion.

En conséquence, il y aura un ordre de relaxe, la Couronne réparant

(1) Voy. *suprà*, t. I, p. LXXIII.

toute détérioration du navire pendant le temps où elle l'a eu en ses mains, et il n'y aura aucun ordre quant aux frais.

Du 2 avril 1919. — Haute Cour de Justice. Division d'Amirauté (en matière de prises). — Lord Sterndale, Président. — Avocats : le Solicitor du Trésor, pour le Procureur général, William A. Crump et fils pour les réclamants.

205

Haute Cour de Justice
Division d'Amirauté (en matière de prises), 3 avril 1919

Saisie, Navire neutre, Croiseur britannique, Collision, Négligence, Marchandises non sujettes a confiscation, Responsabilité, Valeur des marchandises, Limite de responsabilité, Merchant Shipping Act de 1894.

Lorsqu'au cours de la saisie d'un navire neutre par un croiseur britannique s'est produite une collision due à la négligence du croiseur et ayant entraîné la perte de marchandises chargées sur le premier et non sujettes à confiscation, la Couronne est tenue de verser aux intéressés la valeur des marchandises ainsi perdues ;

Et sa responsabilité n'est pas limitée dans les termes fixés par l'article 503 du Merchant Shipping Act de 1894.

(Navire *Oscar II* [cargaison])

Une action en responsabilité est intentée contre le Procureur Général par Olivarius et Christensen, de Copenhague, consignataires de 250 sacs de café chargés à bord du vapeur *Oscar II*, et la Mersey Marine Insurance C°, assureur, à raison de la perte ou destruction de ces sacs de café par suite d'une collision survenue entre l'*Oscar II* et le *Patuca* au moment où celui-ci opérait la saisie de l'*Oscar II* comme prise. L'Amirauté avait offert de de payer 8 l. st. par tonne d'après le tonnage du *Patuca*, ce qui aurait été la limite de responsabilité d'un armateur d'après la section 503 du Merchant Shipping Act de 1894 ; mais les réclamants avaient rejeté cette offre.

Lord Sterndale, président :

Il s'agit d'une réclamation formée par les propriétaires de marchandises se trouvant à bord de l'*Oscar II* et il est dit qu'elle est formée « pour dommages résultant de la perte et de la destruction desdites marchandises à raison d'une collision entre le vapeur *Oscar II* et le bâtiment de Sa Majesté *Patuca* laquelle a été uniquement causée par la négligence dans la manœuvre du *Patuca* alors qu'il opérait la capture, la saisie, le déroutement ou la détention de l'*Oscar II* et de sa cargaison à titre de prise ». Je ne suis pas du tout sûr que ce soit, à proprement parler, la juste forme d'une réclamation

parce que ce qui est réellement réclamé, autant que je puisse l'exprimer, c'est la restitution des marchandises qui ont été totalement perdues en conséquence de la négligence du *Paluca*; mais je ne pense pas qu'il importe de savoir si la réclamation vise les dommages ou la restitution des marchandises.

L'action ou réclamation repose sur des bases de fait dont les quatre premières sont que les marchandises appartenaient aux réclamants, qu'aucun ennemi de la Grande Bretagne n'y avaient des droits et qu'elles étaient transportées sur un navire neutre d'un port neutre à un autre. La quatrième est : « Que lesdites marchandises n'étaient pas sujettes à confiscation comme contrebande de guerre ou autrement ». Enfin les quatre dernières (n°s 6, 7, 8 et 9) sont : « Que ledit navire fut coulé avec lesdites marchandises à raison d'une collision entre lui et le bâtiment de Sa Majesté *Paluca*; (7) que ladite collision fut uniquement causée par la négligence dans la manœuvre du *Paluca*; (8) qu'au moment de la dite collision » — et c'est, je pense, important — « le bâtiment de Sa Majesté *Paluca* était occupé à effectuer la capture de l'*Oscar II* en vue de le conduire dans un port, avec sa cargaison, comme prise de guerre pour le compte de Sa Majesté; (9) qu'au moment en question le *Paluca* était sous le commandement d'un des officiers de la flotte de Sa Majesté. » Il est admis ici que ce que faisait le *Paluca* s'acccomplissait au cours de la capture de l'*Oscar II* en vue de le conduire dans un port comme prise de guerre. Quand il fut conduit au port, le Procureur Général présenta une réclamation contre un nombre considérable de colis à bord de l'*Oscar II* et il a obtenu une décision de condamnation à l'égard de quelques-uns. La poursuite contre d'autres est, je crois, encore pendante. Il ne fit aucune réclamation contre les biens appartenant aux réclamants, peut-être pour la raison qu'ils étaient au sein de la mer ou parce qu'ils furent coulés par suite de la collision; en tout cas, il ne fit aucune réclamation et il se peut qu'il n'en fit pas parce qu'il savait que ces objets n'étaient pas de contrebande et qu'aucune réclamation fondée ne pouvait être faite. Il y a eu ici plus d'une audience au sujet de la demande de condamnation contre les marchandises de l'*Oscar II* et dans l'une d'elles en tout cas, si ce n'est dans toute, une réclamation a été émise, m'a-t-on dit, pour le compte des réclamants dans la présente affaire, pour la valeur de ces marchandises qu'ils réclament maintenant ici. Toutefois on ne l'a pas suivie et une procédure indépendante a été engagée en présentant une réclamation dans la forme qui m'est actuellement soumise. Le Procureur Général, représentant la Couronne, conteste entièrement la responsabilité de celle-ci et la question est de savoir si une responsabilité à l'égard des marchandises lui est imposée ou non.

Je pense qu'il est nécessaire, tout d'abord, de voir quelle aurait été autrefois la position d'un capteur individuel. Autrefois, comme je l'entends, le capteur amenait sa capture devant la Cour des Prises, et s'il obtenait condamnation, il en empochait la valeur. D'autre part, si, en effectuant la capture, il avait endommagé des marchandises ou un navire — endommagé une propriété appartenant à une autre personne contre laquelle il ne

demandait aucune sentence de condamnation et contre les biens de laquelle il ne présentait aucune réclamation — il était tenu envers cette personne parce qu'il avait causé dommage en effectuant la saisie dont il prenait le bénéfice. Cela me semble être clair d'après la décision rendue dans l'affaire du *Der Mohr* parce que, bien que cela n'apparaisse que par voie de déduction, je pense qu'il apparaît que le navire et la cargaison avaient été saisis et que le navire était conduit au port en vue de la procédure engagée contre la cargaison, sans intention de saisir le navire. Le navire, par la négligence du capteur, fut perdu et le propriétaire du navire fut jugé en droit de présenter une réclamation contre le capteur pour restitution du navire, bien qu'aucune réclamation n'ait été faite par le capteur pour condamnation de ce navire et bien que celui-ci n'ait été amené que parce que cela était une partie de l'opération nécessaire pour amener la cargaison. Telle était la position du capteur avant la substitution de la Couronne au capteur individuel par le Naval Prize Act de 1864 et selon les Règles sur la Cour des Prises.

Dans mon esprit, toute la question en cette affaire est celle-ci : Lorsque la Couronne choisit de procéder à une saisie et d'en tirer profit, assume-t-elle, en le faisant, la position totale du capteur originaire ou bien, oui ou non, ne fait-elle qu'assumer la position de capteur à l'égard des biens contre lesquelles elle présente effectivement une réclamation ? Je ne dirai pas qu'il est admis, car il n'est pas admis, mais il n'est pas très sérieusement contesté que, si la Couronne représentée par le Procureur Général présente une réclamation contre certains colis de marchandises, ce qui peut être appelé une contre-réclamation des propriétaires ou personnes intéressées dans ces marchandises peut être soutenue contre la Couronne ; mais ce qui est contesté c'est qu'en ouvrant une procédure contre certaines parties de la cargaison, la Couronne adopte la position ou est placée dans la position du capteur individuel qui est exposé, dans ces circonstances, à ce qu'une réclamation soit formée contre lui par une personne qui n'a pas de droits sur les marchandises dont la Couronne demande la condamnation à la Cour.

C'est une question très importante et je ne dis pas que ce soit une question facile et si elle était venue devant moi dans des circonstances telles que j'aie pensé avoir à la résoudre pour la première fois, j'aurais probablement pris quelque temps pour la considérer. Mais, à mon avis, elle n'est plus ouverte pour moi quand je considère le cas du *Zamora* (1). J'admets entièrement que la décision dans l'affaire du *Zamora* n'est pas fondée sur les mêmes circonstances que les présentes. Peut-être peut-on dire que ce qui fut dit dans l'affaire du *Zamora* — je rapporterai les termes dans un moment — constitue des *dicta* ; mais il me semble qu'il y a deux sortes de *dicta* : l'un est un *dictum* qui est prononcé, si l'on peut dire, occasionnellement sans que les mots soient réellement considérés par la

(1) Voy. *suprà*, t. II, p. 75 et s.

personne qui énonce son jugement; l'autre est un *dictum* qui est le jugement considéré et une partie du raisonnement de la personne qui énonce son jugement; et si je trouve un *dictum* de cette seconde sorte émanant du Conseil Privé, à mon avis j'ai le devoir de le suivre et je considère que je le trouve dans le cas du *Zamora*. Lord Parker qui énonça le jugement, en examinant les Règles sur la Cour des Prises et en traitant des arguments qui étaient fondés sur elles et des arguments de la cause en général, rendit jugement en des termes que je lirai dans un moment, mais avant de le faire, je pense qu'il sera utile de considérer l'argument dont traitaient Leurs Seigneuries. Dans le cas particulier, la question de savoir s'il existait ou non un droit de réquisition fut tout d'abord discutée, puis après cela le procès-verbal dit : « Leurs Seigneuries désirent ensuite entendre les arguments sur la question du droit d'allouer des dommages-intérêts et frais ». Alors l'Attorney-Général, argumentant le premier, traita la question des frais et, sur la question des dommages-intérêts, dit : « Maintenant que les capteurs ne sont plus directement intéressés au produit des prises, par les présentes Règles sur la Cour des Prises la Couronne a été substituée aux capteurs comme partie à l'instance ». Alors lord Parker dit : « A moins que la Couronne n'ait pris la place des capteurs et qu'une réparation ne puisse être allouée par jugement contre la Couronne pour dommages ou pour frais, un réclamant neutre est privé d'un droit précieux ». La réponse de l'Attorney-Général fut que « Le réclamant peut assigner les capteurs en dommages et intérêts. Les dommages et intérêts ne peuvent être alloués par jugement que contre l'auteur du dommage. » Puis il cita le cas auquel je me suis référé, celui du *Mentor* : « et quoique, en pratique, la Couronne ne permettrait pas qu'un de ses officiers paye l'indemnité, la Couronne n'est pas elle-même responsable. » Le procès-verbal continue : « En conséquence, le jugement pouvait allouer contre les capteurs des dommages-intérêts ou frais qui, en fait, seraient payés par la Couronne, mais les Règles sur la Cour des Prises ne rejette pas sur la Couronne ou le Procureur général une obligation qui n'existait pas auparavant et aucune décision ne peut être rendue contre le Procureur général pour dommages ou frais. » C'était l'argument en faveur de la Couronne. L'argument opposé était : « Les Règles sur la Cour des Prises ne doivent pas être interprétées de manière à altérer les droits des neutres. Des réclamants neutres doivent trouver un remède dans la procédure des prises et ne pas être abandonnés à une action indépendante contre les capteurs. La situation exacte est que la Couronne a consenti à supporter la responsabilité des capteurs par l'intermédiaire de son agent, le Procureur Général. »

Je puis relever que lord Parker, dans le passage que j'ai lu, attire l'attention sur le fait que, si la Couronne prend le bénéfice que le capteur aurait eu autrement, mais n'accepte pas la responsabilité ou ne s'est pas imposé la responsabilité qu'aurait eue le capteur, le réclamant est dans une situation empirée et il ne me semble pas qu'à ce sujet il soit important que ce soit le réclamant intéressé aux biens visés dans la procédure ou le réclamant intéressé à d'autres biens qui ont été endommagés par la Cou-

ronne en opérant la saisie : il est certainement privé d'un droit précieux. On dit qu'il peut agir contre le capteur. Il me semble que par là une injustice peut aussi être commise à l'égard du capteur. Autrefois le capteur qui réclamait le bénéfice d'une capture était tenu pour responsable envers le propriétaire des marchandises qu'il ne prétendait pas saisir, pour les dommages qui leur avaient été causés, au cours de la saisie, par la négligence du capteur. Selon l'argument qui m'a été présentée au nom de la Couronne, celle-ci, représentée par le Procureur Général, prend l'avantage que le capteur tirait de la saisie dans son ensemble, mais elle laisse au capteur la responsabilité de la négligence donnant lieu à celle-ci et, en conséquence, le réclamant et le capteur seraient l'un et l'autre placés dans une situation bien empirée.

Je ne pense pas, cependant, qu'il me soit ouvert d'énoncer une opinion indépendante sur cette matière parce qu'en traitant de l'argument que j'ai lu, le Conseil Privé, en considérant l'effet des Règles sur la Cour des Prises est arrivé, à mon avis, à conclure que la Couronne était dans la position du capteur à tous égards, non à l'égard des biens réclamés dans la procédure particulière, mais à tous égard et que, de même qu'elle prend l'avantage de la capture, de même elle prend le désavantage de la responsabilité du capteur. La partie du jugement qui est nécessaire ici est la suivante : « On a pourtant suggéré que la procédure prescrite par les Règles actuelles de la Cour des Prises rend impossible pour la Cour l'octroi de dommages-intérêts ou de frais dans les procédures actuelles. Dans l'ancienne pratique les capteurs étaient parties à toute procédure de condamnation et, le cas échéant, ils pouvaient être condamnés à payer des dommages-intérêts ou des frais. Mais toute action en condamnation est maintenant engagée par le Procureur Général au nom de la Couronne et les capteurs ne sont pas nécessairement parties au procès. On dit qu'on ne peut pas condamner la Couronne à payer des dommages-intérêts ou des frais. On ne prétend pas que les personnes ayant droit à ces dommages-intérêts ou à ces frais sont dépourvues de tous moyens de recours mais on avance que pour recouvrer des dommages-intérêts ou des frais, si elles en demandent, elles doivent, elles-mêmes, commencer une nouvelle procédure, comme demanderesses non contre la Couronne, mais contre les capteurs effectifs. La conséquence serait, de l'avis de Leurs Seigneuries, extrêmement incommode et ferait peser sur les réclamants de sérieux inconvénients. » Maintenant il est juste de dire que l'affaire soumise à Leurs Seigneuries à cette époque était une affaire dans laquelle des dommages et intérêts étaient réclamés à l'égard de marchandises à l'égard desquelles la Couronne avait engagé la procédure. Je ne me propose pas de lire les deux ou trois pages suivantes qui traitent des Règles, mais je trouve qu'en en traitant le noble et savant Lord dit ceci (je reviendrai à un autre passage que j'ai laissé de côté) : « De l'avis de Leurs Seigneuries, ces Règles reposent sur le fondement que, lorsque la Couronne, par son fonctionnaire compétent, est partie à la procédure, elle devient passible des dommages-intérêts et dépens dont, sous l'ancienne procédure, étaient passibles les capteurs

effectifs. » Dans mon esprit, la procédure ici n'est pas limitée à la procédure contre les biens particuliers. C'est une procédure pour obtenir le bénéfice de la saisie au cours de laquelle le dommage a été causé. C'est ce que la Couronne demande, à savoir ce à quoi, par la saisie des marchandises à bord de l'*Oscar II*, elle avait droit à titre de prise. Mais quand elle fait cela le Conseil Privé dit que la Couronne assume la responsabilité des dommages et frais à laquelle, selon l'ancienne procédure, les capteurs effectifs étaient soumis et cela n'est pas limité à une réclamation relative aux marchandises dont la Couronne demande la condamnation comme il est admis qu'autrefois cette responsabilité n'était pas limitée à cela. Il me semble que cela serait réellement suffisant pour me guider dans cette affaire, mais je trouve une énonciation beaucoup plus directe dans un passage qui concerne ce point : « Il est démontré par l'ordre II, règle 3, que toute action tendant à faire condamner un navire ou (en vertu de l'ordre I, règle 2) des marchandises, sera intentée au nom de la Couronne, bien que la procédure à cet effet puisse, avec le consentement de la Couronne, être dirigée par les capteurs effectifs. En vertu de l'ordre II, règle 7, dans une action intentée contre le « capteur » pour restitution ou dommages, l'exploit sera en la forme n° 4 de l'Appendice A. Cela donnerait à croire qu'une action en dommages-intérêts peut être intentée contre le fonctionnaire compétent de la Couronne, tout argument en sens contraire, basé sur la forme de l'assignation telle qu'elle était primitivement rédigée, étant annulé par les changements apportés à cette forme par la règle n° 5 des Règles de la Cour des Prises selon l'Ordre en Conseil du 11 mars 1915. » Je pense que cela serait en vertu de l'Ordre en Conseil du 23 mars qui a été pris en conséquence de l'Ordre du 11 mars. « Il n'est cependant pas nécessaire de trancher cette question. » En conséquence il n'y eut pas de décision sur ce point, mais une expression d'opinion de la part du Conseil Privé comme partie du raisonnement qui le conduisit à la décision qu'il donna et je ne pense pas que j'aie la liberté de méconnaître une telle expression d'opinion. Je pense que ce que l'on doit conclure de ce jugement c'est que, dans l'opinion de Leurs Seigneuries, quand la Couronne par le Procureur Général, prend le bénéfice de la saisie qui a été faite et ouvre une procédure contre des marchandises ou un navire en raison de cette saisie, au lieu de la procédure que traditionnellement ouvrait le capteur effectif, elle se place elle-même à tous égards dans la situation du capteur effectif. A mon avis, c'est là le principe sur lequel se base ce jugement et cela ne se limite pas à tous égards aux biens particuliers à l'égard desquels la Couronne fait la réclamation.

En conséquence, je ne pense pas qu'il me soit loisible de considérer ce cas important et plutôt difficile, et je pense que je dois suivre ce qui, à mon avis, est le sens de la décision rendue dans l'affaire du *Zamora*. Je dois, en conséquence, admettre que la Couronne, si elle choisit de prendre le profit d'une saisie, est soumise à la même obligation que l'eût été le capteur s'il avait fait de même. S'il en est ainsi, il est admis que le capteur, dans ces circonstances, aurait été responsable du dommage causé par sa

négligence aux marchandises qui n'étaient pas l'objet de sa réclamation et je pense que la Couronne est soumise à la même responsabilité conformément à cette décision. Je ne suis pas tout à fait sûr que la procédure ici ouverte ait été correcte. Je n'exprime aucune opinion sur ce point. Il me semble que, comme il y a eu une procédure contre des marchandises chargées sur l'*Oscar II*, ce jugement semblerait indiquer que la procédure ordinaire aurait été de présenter une réclamation dans cette procédure, mais je pense que c'est une pure matière de procédure et s'il y a ici une responsabilité il y aurait lieu seulement de modifier la procédure. Cela se résoudrait simplement en une question de frais et cela ne serait pas un objet méritant d'y perdre du temps. Ce que les parties désirent voir décider ici c'est la question de savoir si la Couronne est obligée à la suite de cette réclamation ou non. Comme je l'ai dit, selon le jugement rendu dans l'affaire du *Zamora*, je pense qu'elle l'est. J'aurais pris quelque temps pour considérer ce point si je n'avais pensé qu'il était réglé par ce précédent. Je pense aussi que c'est une question qui doit être tranchée par le Conseil Privé et le plus tôt sera le meilleur. En conséquence, j'ai pensé qu'il valait mieux ne pas réserver mon jugement.

Il ne reste plus qu'un autre point et c'est celui de savoir s'il y a une limitation de responsabilité. Il ne me semble pas du tout que la question de limitation de responsabilité se pose ici. L'ordre employé est et, je pense, doit toujours être que la propriété qui a été détruite ou perdue par un acte illicite du capteur doit être restituée et le réclamant est en droit d'obtenir une décision ou un jugement pour la restitution des marchandises. Sans doute elles ne peuvent pas être restituées en nature puisqu'elles sont au sein de la mer, mais elles doivent être restituées sinon en nature, du moins en valeur et leur valeur doit être reconnue par le Registrar. Il y aura un jugement pour les réclamants portant qu'ils ont droit à la restitution de ces marchandises à l'encontre du Procureur Général et la décision sera en leur faveur, avec frais.

Du 3 avril 1919. -- Haute Cour de Justice. Division d'Amirauté (en matière de prises). — Lord Sterndale, président. — Avocats : Waltons et Cie pour les réclamants, le Solicitor du Trésor pour le Procureur Général.

206

Haute Cour de Justice
Division d'Amirauté (en matière de prises), 4 avril 1919

Agent pour la vente, Consignataire, Ordre en Conseil du 29 octobre 1914, Contrebande conditionnelle, Destination ennemie, Confiscation ; Liste de contrebande, Notification, Café, Article 43 de la Déclaration de Londres, Navire suédois, Port bré-

SILIEN, MODIFICATION A LA LISTE DES ARTICLES DE CONTREBANDE, CONNAISSANCE DU CARACTÈRE DE CONTREBANDE.

D'ordinaire un agent pour la vente doit agir selon les instructions de son commettant et en conséquence il n'est pas un consignataire répondant aux exigences de l'Ordre en Conseil du 29 octobre 1914;

Et, par suite, les marchandises de contrebande conditionnelle consignées à un semblable agent neutre et qui ont une destination finale ennemie sont sujettes à confiscation.

Le fait que la Couronne a notifié à la Suède mais non au Brésil qu'elle traiterait comme contrebande certains articles parmi lesquels ne figurait pas le café alors que celui-ci rentrait dans la liste des articles de contrebande antérieurement publiée ne peut être invoqué pour l'application de l'article 43 de la Déclaration de Londres s'il s'agit de café chargé sur navire suédois dans un port brésilien;

Alors surtout que ladite notification a été retirée à une date permettant d'en informer le navire avant son départ.

(Navire suédois *Kronprins Gustaf* [cargaison])

Lord Sterndale, président :

La Couronne, dans cette affaire, demande la condamnation de 500 sacs de café chargés par Nossack et Cie, de Santos, et consignés à Gustaf Thomee, de Malmö. Le connaissement était pour Gothembourg et le café est réclamé par G. O. E. Nordblom et Cie comme acheteurs de Nossack et Cie. Les chargeurs, Nossack et Cie, sont décrits dans l'affidavit usuel présenté pour le compte de la Couronne : ils ont certainement de très sérieuses sympathies allemandes et je ne pense pas qu'il soit nécessaire de dire pour le moment rien de plus à leur sujet; en fait, la société est composée d'actionnaires allemands. Je ne pense pas qu'il soit nécessaire de considérer si elle est une maison allemande dans le sens qui ferait de ces biens une propriété ennemie. Il paraît aussi parfaitement clair d'après les documents que Nossack et Cie étaient engagés dans des affaires avec l'Allemagne — quelque temps, il est vrai, après cette opération. L'information qui est donnée au sujet du consignataire dans l'affidavit de la Couronne est qu'il est un membre d'une firme de commissionnaires opérant à Malmö et que « depuis la guerre les profits de la firme ont été surtout relatifs au café et qu'elle a aussi reçu d'importantes quantités de thé et de fruits séchés qui étaient destinées à l'Allemagne. La firme consentait à prêter ses services pour toute affaire proposée par les ennemis de la Grande Bretagne et elle a agi comme intermédiaire et consignataire fictif pour plusieurs firmes ennemies y compris Eugen Urban et Otto Hesse, négociants en café à Hambourg. Durant 1913 et 1914, la firme n'importa pas de café, mais entre mars 1915 et décembre 1915 au moins 1024 tonnes de café lui furent expédiées à son nom ». Je laisse de côté l'affirmation générale qu'elle consentait à prêter ses services pour toute affaire et je me limite au fait énoncé

qu'elle a agi comme intermédiaire et consignataire fictif. J'ai eu l'occasion de trouver que Thomee a agi comme consignataire fictif ou consignataire nominal dans les affaires de café appelées « le groupe Urban » ; et je pense que le défunt Président l'a trouvé dans d'autres cas. En tout cas, je ne doute pas que Thomee ait constamment agi ainsi. Il était le consignataire de ce colis.

L'histoire du colis, autant que je l'ai suivi, est celle-ci : le 26 janvier 1915, Thomee conclut un contrat dans lequel les vendeurs étaient Nossack et Cie, de Santos, et les acheteurs étaient les réclamants à Varberg. Le prix était de 52 marks les 50 kilos et le payement était par traite à vue sur la Svenska Kredit Aktiebolaget à Malmö, contre documents. L'assurance contre les risques de mer et de guerre était à la charge de l'acheteur. Le même jour, Thomee écrivit aux réclamants, leur demandant de donner une garantie à la Svenska Kredit qui était sa banque à Malmö et certifiant qu'ils feraient honneur aux documents pour 500 sacs par *Kronprins Gustaf*, achetés de Nossack et Cie, par l'intermédiaire de Gustaf Thomee, à un prix de 52 marks les 50 kilos, c. f. Varberg. Les réclamants donnèrent une garantie à la Svenska Kredit Bank comme on le leur demandait et la banque câbla au Brésil : « Nous payons traite couvrant chargement mars vapeur *Kronprins Gustaf* 1000 sacs café 104 coût fret Suède compte Gustaf Thomee. » Apparemment l'exécution prit quelques temps car, le jour suivant, les chargeurs câblèrent disant qu'ils n'étaient pas informés du crédit; mais ils en furent informés et le crédit fut ouvert le 27 janvier 1915. Les réclamants, ayant écrit à la Svenska Bank en donnant la garantie, écrivirent aussi à Thomee en disant qu'ils avaient donné celle-ci le 26 ou le 28 janvier. Le 4 mars, il y a un contrat entre les réclamants et Otto Hesse, de Hambourg, pour 500 sacs de café Santos, chargeurs Nossack et Cie, prix 65 pfennigs par demi-kilo, f. o. b. Gothembourg, poids du Brésil. Cela laisse un profit de 13 marks par 50 kilos à Nordblom et Cie, les réclamants. Ce contrat ne fut pas exécuté et il ne le fut pas pour le motif que le chargement fut saisi par les patrouilles britanniques ; mais en prenant l'affirmation des réclamants comme étant sincère, à savoir que c'était une vente faite à eux par Nossack et Cie par l'intermédiaire de Thomee, et par eux à Otto Hesse, de Hambourg, il n'y a pas de doute que, sans l'intervention des croiseurs britanniques, le contrat aurait été exécuté et les marchandises seraient arrivées à Otto Hesse.

La question est de savoir si elles eurent une destination ennemie et si, par suite de cette destination, elles sont sujettes à confiscation comme prises.

Il a été soutenu au nom de la Couronne que Thomee et les réclamants ne furent que des prête-noms soit des chargeurs, soit de Hesse. Je pense que Thomee fut un consignataire fictif. Je n'emploie pas le mot « fictif » avec un caractère offensant. Je ne pense pas qu'il était consignataire dans un but de tromperie : il était consignataire comme agent des chargeurs. Il se peut qu'un agent, dans certaines circonstances, soit, au sens de l'Ordre en Conseil du 29 octobre 1914, un consignataire suffisant pour satisfaire à la définition du consignataire donnée dans les affaires du *Louisiana* et du

Kronprinzessin Victoria. Il se peut que, bien qu'il soit seulement un agent pour la vente, il ait un entier contrôle de telle façon qu'il puisse être un consignataire dans ces affaires. Je n'exprime pas une opinion, sauf que cela est possible ; mais, dans des circonstances ordinaires, un agent pour la vente est une personne qui doit agir conformément aux instructions de son chef et je ne vois rien dans cette affaire pour montrer que Thomee avait un contrôle plus indépendant que celui d'un autre agent qui doit faire ce que son chef lui dit. En conséquence, il ne me paraît pas rentrer dans la définition d'un consignataire tel que celui-ci est défini dans ces affaires : une personne autre que l'expéditeur et qui a un contrôle libre et absolu sur les marchandises. Je pense que Thomee était le représentant de Nossack et Cie et n'était que le représentant de Nossack et Cie. Il n'est pas suggéré qu'il ait jamais acheté à Nossack et Cie et vendu aux réclamants. En réalité, le contrat qui fut conclu par l'intermédiaire de Thomee le fut pour Nossack et Cie et Nossack et Cie vendirent aux réclamants. En conséquence, le premier point que je décide est que Thomee n'était pas un consignataire répondant aux exigences de l'Ordre en Conseil du 29 octobre 1914, tel qu'il a été interprété par les précédents ci-dessus visés.

Cela étant, si les marchandises ont une destination ennemie, alors, sous réserve de la question de l'Ordre en Conseil du 29 octobre 1914, elles sont sujettes à confiscation. Je ne vois pas comment on peut douter que ces marchandises aient une destination ennemie. Les réclamants ont soumis le point, autant que je puisse voir, avec une complète franchise et ils disent : « Nous vendons à Otto Hesse, mais nous lui avons vendu le 4 mars ». Je ne sais pas s'ils ont communiqué cela aux chargeurs ; mais, au moment où les marchandises partaient du port de Santos, au Brésil, elles allaient, en vertu d'un contrat, des chargeurs aux réclamants et, en vertu d'un contrat, des réclamants à Otto Hesse, pour être livrées à Otto Hesse à Hambourg. Je ne puis douter que c'était une destination ennemie et, en conséquence, sous réserve de la question de l'article 43 de la Déclaration de Londres adoptée par l'Ordre en Conseil, je pense que les marchandises sont sujettes à confiscation, parce que — il n'est pas nécessaire d'y insister — Hambourg, qui était leur destination, est une base de ravitaillement pour les forces armées de la Couronne allemande.

On dit que la transaction est sous la protection de l'article 43 de la Déclaration de Londres. L'article 43 protège les personnes qui transportent de la contrebande qui n'est pas contrebande au moment du chargement. Les faits ici sont les suivants : Une liste d'articles de contrebande fut publiée en août 1914, laquelle incontestablement comprend le café ; mais en novembre 1914, notification fut faite à divers pays neutres que le Gouvernement britannique traiterait comme contrebande seulement certains articles, lesquels ne comprenaient pas le café. Avis en fut donné à la Suède ; il n'en fut pas donné avis au Brésil. Le *Kronprins Gustaf* partit d'un port brésilien. La dernière partie de l'article 43 dispose que « le navire est réputé connaître l'état de guerre ou la déclaration de contrebande... après que la notification... a été faite en temps utile.... ». Notification de la liste des articles

de contrebande, qui comprenait les « vivres » et, en conséquence, comprenait le café, fut envoyée au Gouvernement du Brésil en août 1914. Ce navire repartit le 17 avril 1915 et, par suite, en ce qui concerne le Brésil, il n'est pas douteux que le navire, partant d'un port brésilien, doit être considéré comme ayant eu connaissance de la notification d'août 1914 relative à la contrebande. Mais on dit que, bien que cela puisse être vrai si ce navire appartenait à un propriétaire brésilien, tel n'est pas le cas ici; il appartenait à un propriétaire suédois, et notification fut faite à la Suède, en novembre 1914, que le café ne serait pas traité comme contrebande; et, en conséquence, tout propriétaire suédois, où que se trouvât son navire, était en droit de transporter du café jusqu'à ce qu'avis ait été donné à la Suède en temps utile pour lui permettre de notifier à tous ses navires dans le monde, où qu'ils se trouvassent, le retrait de la liste de contrebande publiée en août 1914. Je ne pense pas que ce soit une prétention fondée, bien que je ne pense pas qu'il soit réellement nécessaire de décider cela. Je pense que ce navire, partant d'un port brésilien, rentre dans la seconde disposition et doit être « réputé connaître » que les marchandises sont de contrebande. Il me semble être parfaitement clair, en outre, qu'une personne en Suède qui reçoit avis, le ou vers le 23 ou 26 mars 1915, de la révocation de la notification adressée à divers pays neutres en novembre 1914, a largement le temps d'informer le navire dans lequel les marchandises doivent être chargées, se trouvant à Santos, longtemps avant le départ du navire, que le café était maintenant considéré comme contrebande; et, en conséquence, même en supposant que la prétention présentée pour le compte des réclamants ait été fondée, ce que je n'accepte pas, je pense que dans cette affaire il y a eu un temps suffisant pour informer le navire. Assurément, ce que les réclamants désirent que je dise est ceci : que quiconque a conclu un contrat avant le retrait de l'Ordre est en droit d'exécuter ce contrat bien que le Gouvernement Britannique ait donné avis qu'il exercera ses droits quant à la contrebande. Je ne trouve aucune base à semblable argument dans les dispositions de la Déclaration de Londres ou quelque part ailleurs. Je pense que la prétention qu'ils sont protégés par l'article 43 tombe : premièrement, parce que je pense que le navire, partant d'un port brésilien, doit être censé avoir connu que les marchandises étaient de contrebande; et secondement, même si le fait d'appartenir à un Suédois a quelque effet, avis a été donné à la Suède en temps utile pour permettre au propriétaire suédois d'informer le navire du retrait de la concession faite par l'Ordre en Conseil de novembre 1914. En conséquence, je pense que tous les motifs de réclamation tombent. La réclamation doit être rejetée et les marchandises condamnées à titre de prise, avec frais.

Du 4 avril 1919. — Haute Cour de Justice. Division d'Amirauté (en matière de prises). — Lord Sterndale, président. — Avocats : le Solicitor du Trésor pour le Procureur général, William A. Crump et fils pour les réclamants.

207

Haute Cour de Justice
Division d'Amirauté (en matières de prises), 14 avril 1919

DÉCLARATION DE PARIS DE 1856, MARCHANDISES ENNEMIES SUR NAVIRE NEUTRE ; CONTREBANDE DE GUERRE, DESTINATION ENNEMIE ; CARACTÈRE ENNEMI DES MARCHANDISES, TRANSFERT IN TRANSITU, CONTRAT FOB, PAYEMENT, REMISE DES DOCUMENTS, CONTRAT CIF ; NAVIRE NEUTRE, CONTREBANDE DE GUERRE, CONNAISSANCE DU CARACTÈRE DE CONTREBANDE, CONFISCATION.

La Déclaration de Paris de 1856 ne permet pas que des marchandises ennemies trouvées sur navire neutre et qui ne sont pas de la contrebande de guerre soient déclarées de bonne prise.

Pour que des marchandises échappent à la protection de la Déclaration de Paris comme marchandises de contrebande, il ne suffit pas qu'elles figurent sur la liste des articles de contrebande, il faut, en outre, qu'elles aient une destination ennemie.

La règle d'après laquelle est inopposable au capteur le transfert de marchandises par un sujet ennemi à un neutre, effectué in transitu, *est inapplicable au cas où des marchandises ont été chargées en vertu d'un contrat f. o. b. sur un navire affrété par l'acheteur neutre, payement contre documents au port de chargement, le payement ayant été effectué et les documents remis avant le départ du navire ;*

Il en est de même lorsque les marchandises ont été chargées sur un navire non affrété par l'acheteur, en vertu d'un contrat f. o. b., comprenant fret et assurance, payement contre documents au port de chargement, ou d'un contrat c. i. f. avec la même clause quant au paiement et que le payement a été effectué et les documents remis avant le départ du navire ;

Et lorsque, dans les mêmes conditions que ci-dessus, le paiement n'a pas été effectué ni les documents remis avant le départ du navire par suite des incidents de l'affaire et sans intention de réserver aux vendeurs le droit de disposition.

Est confiscable le navire neutre transportant de la contrebande de guerre lorsque le propriétaire du navire connaît le caractère des marchandises et leur destination ennemie ;

Quid de la circonstance que la contrebande constitue la totalité ou une importante partie de la cargaison ? (Non résolu).

(Navires scandinaves *Dirigo*, *Alfred Nobel* et autres)

Des navires et des tourteaux ont été envoyés de New-York par Karl et Eugen Neumond ou leurs prête-noms, sur navires scandinaves, entre la fin de 1914 et le début de 1916, à des consignataires suédois et danois : K. et E. Neumond sont des importateurs et

commerçants en grains et denrées alimentaires, de Francfort-sur-le-Mein ; avant la guerre, ils avaient établi des succursales aux Etats-Unis. Au début de la guerre, Karl Neumond retourna aux Etats-Unis après avoir passé des arrangements avec le Ministère allemand de la guerre pour expédier à Copenhague du grain et de la farine qui passeraient ensuite en Allemagne. Dans la suite, Karl Neumond s'employa avec Albert à acheter des approvisionnements pour le compte de la Zentral Einkaufsgesellschaft. Il est soutenu pour le Procureur général que dans chaque cas les marchandises ont une destination ennemie ; que, même si la Cour admet que si quelques-unes n'ont pas cette destination, elles sont propriété ennemie sujette à détention en vertu de l'Ordre en Conseil du 11 mars 1915 ; la maison K. et E. Neumond de New-York doit être considérée comme une firme ennemie, parce qu'elle est sous contrôle effectif allemand ; Karl Neumond n'a abandonné ni sa nationalité allemande ni son domicile en Allemagne ; même si l'on admet qu'il a acquis un domicile en Amérique, ses relations avec la maison allemande et la nature de ses affaires donnent à celles-ci un caractère ennemi ; d'autre part, selon le droit des prises, la propriété ne peut passer d'un ennemi à un neutre durant le transit ; or celui-ci commence dès que les marchandises commencent leur voyage, ici dès qu'elles ont quitté les magasins américains ; la propriété ennemie sous pavillon neutre ne peut réclamer la protection de la Déclaration de Paris ; en outre celle-ci ne s'applique pas à des marchandises qui, par leur nature, sont de la contrebande sans qu'il soit nécessaire qu'elles aient une destination ennemie ; en conséquence, la Couronne demande la confiscation des marchandises. Au nom des réclamants divers avocats répondent que le domicile de Karl Neumond est en Amérique ; qu'un homme ayant une maison de commerce en pays ennemi et une en pays neutre, ne peut être considéré comme un commerçant ennemi pour toutes ses affaires ; ils ajoutent que la propriété a été transférée aux consignataires neutres qui sont les réclamants et que la règle du droit des prises sur le transfert *in transitu* ne s'applique pas à des transactions commerciales ordinaires, intervenues de bonne foi ; si même il s'agit de propriété ennemie, celle-ci bénéficie, sur navire neutre, de la protection de la Déclaration de Paris, l'interprétation présentée par la Couronne à cet égard étant nouvelle et contraire aux faits qui ont conduit à l'adoption de cette Déclaration.

Lord Sterndale, président ;

Dans ces affaires, la Couronne demande la condamnation de certains chargements transportés sur différents navires. La valeur en est grande, dépassant 280.000 £. Il y a trente-trois consignations transportées sur treize navires et une cargaison entière avec le navire la transportant ; en tout trente-cinq réclamations présentées par trente-deux réclamants. Toutes les marchandises transportées sont des vivres ou des denrées fourragères pour les animaux. Le lien entre les différentes affaires est que les chargeurs, dans toutes, soit nominalement, soit effectivement, étaient une firme K. et E. Neumond et l'on allègue que cette firme était une firme ennemie s'occupant à pourvoir l'Allemagne et le Gouvernement allemand de marchandises de contrebande et que, dans tous les chargements dont il s'agit, les marchandises étaient destinées à l'Allemagne et étaient sujettes à confiscation comme contrebande conditionnelle. Même si cela n'était pas établi, on a soutenu que les marchandises étaient sujettes à confiscation comme propriété ennemie ou à détention en vertu des Ordres britanniques de représailles.

Les circonstances des différents chargements ne furent aucunement les mêmes, mais le caractère des chargeurs, K. et E. Neumond, était commun à tous et il sera bon, par suite, de l'examiner tout d'abord. [Sa Seigneurie

examine les preuves relatives au caractère de K. et E. Neumond et continue] : A mon avis, l'affaire était une affaire ennemie, bien qu'une partie des opérations la composant fût conduite dans des pays neutres et le cas n'est pas semblable à celui, mentionné dans quelques-uns des précédents, d'une personne ou firme faisant différentes affaires dans des pays ennemis et neutres respectivement. Je pense, en conséquence, que ces marchandises chargées par cette maison étaient propriété ennemie. Il apparaîtra, je pense, d'après ce que j'ai dit, que l'on doit attacher la plus grande suspicion à toute transaction concernant K. et E. Neumond et qu'il y a une forte présomption que les marchandises qui sont l'objet de ces transactions sont de la contrebande. On doit toutefois se rappeler que la firme avait un large cercle d'affaires avant la guerre et qu'il n'est pas établi qu'elle eût ensuite abandonné les affaires avec la Scandinavie et se fût confinée exclusivement dans les opérations de contrebande. Il est, par suite, possible qu'elle ait conclu des contrats avec des neutres et leur ait expédié des marchandises pour leur propre consommation ou leurs affaires et, comme il sera montré plus loin, quelques-unes des transactions dans la présente affaire, spécialement celles portant sur les denrées pour la nourriture des animaux, distinguées des vivres, furent de cette nature.

[Le Président examine alors le cas des chargements transportés sur l'*Alfred Nobel*, le *Björnstjerne Björnson* et le *Fridland* ; il estime que la propriété des réclamants n'est pas prouvée et que les marchandises étaient destinées au gouvernement ennemi ou à ses forces armées : elles sont donc de bonne prise. Il examine ensuite le cas des marchandises chargées sur le *Henrik :* il estime que celles-ci avaient la même destination et doivent aussi être condamnées. Il reconnaît le même caractère à la cargaison d'orge transportée sur le *Dirigo* et prononce sa confiscation] (1).

J'arrive maintenant aux affaires dans lesquelles il y a des réclamations présentant beaucoup de difficultés plus grandes. Sauf une exception, elles concernent des denrées fourragères, distinguées des vivres, et elles ne sont pas financées par la Disconto Gesellschaft ou d'autres banques allemandes et la Guaranty Trust C° qui était impliquée dans les autres affaires ne paraît pas l'avoir été dans celles-ci. [Sa Seigneurie traite des affaires relatives aux chargements à bord de l'*Hallingdal*, du *California*, du *Virginia*, du *Kentucky*, du *Gerd*, de *l'Urna* et de l'*Holmen* et elle continue] : Il semblera que ces affaires présentent divers traits analogues. Dans la plupart, les marchandises consignées étaient comparativement de petits lots de denrées fourragères tels qu'il en est acheté par des personnes faisant les opérations des réclamants pour leur commerce légitime ordinaire. Bien que, sans doute, les denrées fourragères étaient utiles à l'Allemagne et désirées par elle, il n'y a pas la preuve statistique d'importations excessives en Suède pour ces denrées comme pour les vivres et le financement des tran-

(1) Voy. cette partie de la sentence dans *British and Colonial Prize Cases*, t. III, p. 446 et s.

sactions fut entièrement fait par des banques scandinaves, tandis que la Disconto Gesellschaft et la Guaranty Trust C° qui tiennent une telle place dans les affaires de contrebande, n'apparaissent aucunement dans celles-ci. Dans toutes, également, il n'y a aucun élément d'incrimination dans les documents interceptés ou dans l'histoire des réclamants, dans la mesure où la Couronne en est informée. Il est vrai que, dans plusieurs de ces affaires, les chargements, bien que réellement effectués par Neumond, l'ont été sous d'autres noms; mais souvent cela ne fut connu des réclamants que quelque temps après les conclusions des contrats et, en tout cas, ce fait, à mon avis, ne prouve aucune mauvaise foi de la part des réclamants.

L'affaire du chargement sur le *Florida*, expédié à la Baltic C° se place sur un autre pied. Tout d'abord, c'est un chargement de farine, de blé et non de denrées fourragères et, en conséquence, lui est applicable le tableau statistique qui montre une importante importation en Scandinavie en vue de transmission à l'Allemagne. Ici, bien que je n'y attache pas beaucoup d'importance, il n'y a aucun contrat en forme dans cette affaire, mais l'accord est contenu dans des lettres. En outre, la transaction ne se produisit pas de la manière ordinaire. La vente fut c. i. f., risques de guerre au compte des acheteurs; et cependant les acheteurs assurèrent le risque de mer ainsi que le risque de guerre. Ils disent qu'ils le firent parce qu'ils désiraient que les marchandises fussent couvertes contre tous risques, ce qui ne pouvait être fait en Amérique et, en conséquence, ils réalisèrent l'assurance en Danemark pour le compte des vendeurs. Dans les comptes envoyés par Neumond de Francfort à Neumond de New-York, en février 1916, il y a des mentions qui, en l'absence d'explications, paraissent se référer à cette affaire. [Le Président se réfère aux comptes puis continue]: Je ne puis dire que je pense que les réclamants aient prouvé leur thèse, et je ne pense pas qu'ils aient établi que Neumond n'avait pas la direction de l'opération. S'il l'avait, je ne puis douter que les marchandises étaient destinées à l'Allemagne et à l'usage du gouvernement ou de ses forces armées et il doit y avoir un jugement de condamnation avec frais.

Une importante question fut soulevée par la Couronne quant à l'ordre à donner si la propriété restait encore à K. et E. Neumond, firme ennemie. Il fut soutenu que dans cette affaire les marchandises devaient être condamnées comme prise et le motif de cette prétention, tel que je le comprends, était que, d'après la Déclaration de Paris, des marchandises ennemies transportées sous pavillon neutre étaient toujours sujettes à confiscation, même si elles n'étaient pas de contrebande. Il a été soutenu que la Déclaration de Paris fut faite dans l'intérêt des neutres et que seuls ceux-ci acquièrent des droits en vertu d'elle, et qu'en conséquence son seul effet était de donner à l'armateur neutre un droit de se plaindre de l'immixtion dans son voyage résultant de la saisie de la propriété ennemie. Il est toujours soumis aux droits de visite et, d'après l'argumentation, les marchandises ennemies peuvent toujours être saisies et enlevées de son navire; et comme c'est là un exercice légitime du droit des belligérants, il est difficile de voir quel avantage est obtenu. Je doute beaucoup que ce point me soit

réellement ouvert, ayant été traité par le Conseil privé dans l'affaire du *Hakan*.

Dans cette affaire, Lord Parker a dit(1) : « On doit observer que la cargaison, étant sur navire neutre, même si elle appartenait à des ennemis, échappait à capture à moins qu'elle ne consistât en marchandises de contrebande (Déclaration de Paris). Les propriétaires de la cargaison ne comparaissent pas ou ne présentent pas de réclamations bien que, selon la pratique habituelle de la Cour des Prises, les ennemis puissent comparaître et être entendus dans la défense de leurs droits appuyés sur un accord international. La question de savoir si les marchandises étaient de contrebande fut toutefois complètement discutée par le conseil du propriétaire du navire, une maison suédoise opérant à Gothenbourg. Le président a condamné la cargaison comme contrebande. Il a aussi condamné le navire pour transport de contrebande. Les propriétaires du navire en ont appelé à Sa Majesté en son Conseil. Dans ces circonstances, la première question à trancher est celle de savoir si la cargaison fut à bon droit condamnée comme contrebande, car si elle ne l'a pas été, on ne pouvait pas agir contre le navire ». Sans doute ce n'est qu'un dictum et qui n'était pas nécessaire à la décision de l'affaire, mais c'est un dictum réfléchi du Conseil Privé et je me considérerais probablement comme tenu de le suivre même si je n'étais pas d'accord avec lui. Je désire dire toutefois que, parlant avec un entier respect, je suis entièrement d'accord avec lui. Je n'ai obtenu aucune réponse satisfaisante des Conseils de la Couronne sur la question de savoir, au cas où leur thèse est fondée, quel est l'effet pratique de cet article de la Déclaration de Paris.

En outre, si cette thèse est fondée, de très nombreux ordres émanant de l'ancien Président et de moi-même suivant ses décisions, dans lesquels, en vertu de l'Ordre en Conseil de représailles, il a été ordonné de détenir la propriété ennemie en déclarant qu'elle était propriété ennemie, sont entièrement mal rendus et des ordres de condamnation auraient dû être émis. Tous ces ordres furent rendus à la demande de la Couronne. Il est aussi difficile de voir l'utilité de prendre les Ordres en Conseil de représailles en ce qui concerne la propriété ennemie quand il n'y a pas destination ennemie. Ces Ordres donnaient le droit de détenir cette propriété ; mais si l'argument de la Couronne était fondé, elle serait déjà sujette à la pénalité plus grave de la confiscation. On a, toutefois, invoqué que le point peut être bon, bien que la Couronne ait accepté un droit moindre dans des affaires antérieures. La thèse me paraît être en contradiction avec les termes clairs de la Déclaration de Paris. Pour l'accepter, il faudrait lire les mots à peu près dans cette forme : le pavillon neutre couvre les marchandises ennemies dans la mesure où cela concerne l'intérêt de l'armateur neutre. Je ne puis pas trouver une telle limitation. Il peut certes y avoir une difficulté pratique à ce que le propriétaire ennemi comparaisse pour

(1) Voy. *suprà*, t. II, p. 367.

affirmer ses droits, mais Lord Parker a déjà traité de cette difficulté dans le passage que j'ai déjà lu de la décision rendue dans l'affaire du *Hakan*.

La thèse me paraît aussi être entièrement contraire à l'histoire de la matière. Celle-ci est brièvement exposée dans Hall, *International Law* 7e édition, p. 751 et suivantes, et elle montre que toute la controverse portait sur le point de savoir si des marchandises ennemies sur navire neutre devaient ou non être sujettes à saisie. La Déclaration de Paris, par son préambule, porte qu'elle a l'intention de régler la controverse existant depuis longtemps et celle-ci ne peut être réglée que par un accord portant que ces marchandises y seront ou non sujettes. A mon avis, le sens est que ces marchandises sont exemptes de saisie ; et si tel n'est pas le sens, je ne vois aucun sens pratique à la Déclaration de Paris. On me dit que le point fut discuté devant le défunt Président dans une affaire dans laquelle le jugement n'a pas été rendu, mais, jusqu'à ce jour, il ne semble avoir été accepté par personne.

En admettant donc que ces marchandises restaient propriété ennemie, aucun ordre de condamnation ne peut être émis puisque j'ai trouvé qu'elles n'avaient pas une destination ennemie et qu'en conséquence elles ne remplissent pas les conditions qui en feraient de la contrebande. Je n'accepte pas l'argument que, pour en faire de la contrebande selon la Déclaration de Paris, il suffit qu'elles soient sur la liste de contrebande conditionnelle. Si la condition n'est pas remplie, elles ne sont pas de la contrebande.

Dans les circonstances existant actuellement à l'égard des hostilités, la question de détention n'est pas très importante ; mais je pense qu'il convient d'examiner si ces marchandises restent toujours propriété ennemie. Cela dépend du point de savoir si la doctrine du droit des prises selon laquelle la propriété ne peut être transférée par un ennemi durant le transit s'applique à ces affaires. Elles se divisent en trois classes : 1o lorsque les marchandises ont été chargées sur un navire affrété par l'acheteur et que le payement a été fait et tous les documents remis avant le départ du navire, le contrat étant f. o. b., payement à faire contre documents au port de chargement ; 2o lorsque les marchandises ont été chargées sur un navire quelconque, non affrété par l'acheteur, en vertu d'un contrat f. o. b., comprenant fret et assurance, payement contre documents au port de chargement, ou c. i. f. avec la même clause quant au paiement et que le paiement a été effectué et les documents remis avant le départ du navire (dans tous les cas le risque de guerre fut exclu et fut au compte de l'acheteur, mais ce n'est pas important) ; 3o lorsque les mêmes conditions existaient mais que le payement n'a pas été effectué, que les documents n'ont pas été remis avant le départ du navire à cause des incidents de l'affaire et non parce qu'on avait l'intention de réserver le droit de disposition. Si les documents ont été retenus avec une telle intention, je pense que la propriété n'aurait été transférée qu'après le commencement du voyage et la règle de prise s'appliquerait.

La seule affaire de la première catégorie est celle du *Hallingdal*. A mon avis, dans ce cas la règle de prise ne s'applique pas. L'intention des parties

était clairement que la propriété fût transférée avant le départ du navire et, au point de vue du droit national, elle fut transférée. Deux raisons à l'appui de la règle de prise furent données dans un passage souvent cité, des jugements de Sir T. Pamberton Leigh dans le cas du *Baltica* (11 Moore, P. C., p. 146) : « Afin de trancher cette question, il est nécessaire d'examiner sur quels principes la règle repose et pourquoi une vente qui serait parfaitement valable si elle était faite alors que la propriété se trouvait dans un port neutre ou dans un port ennemi, ne l'est plus si elle est faite alors que le navire fait route d'un port vers l'autre. Il semble qu'il n'y ait que deux motifs possibles de distinction. L'un est que, quand le navire est en mer, le titre de l'acheteur ne peut pas être complété par la livraison effective du navire ou des marchandises, l'autre est que le navire et les marchandises, ayant couru le risque de capture en prenant la mer, ne peuvent être admis à faire échec au droit une fois né des Puissances belligérantes à la capture tant que le voyage n'est pas arrivé à son terme. Le premier semble cependant être le motif réel sur lequel repose la règle. Des transactions de ce genre pendant la guerre ou en vue de la guerre sont si propres à n'être qu'apparentes, à être conclues dans un but de tromper les capteurs ou de leur faire fraude, la difficulté de découvrir de telles fraudes si le simple transfert sur papier est tenu pour suffisant est si grande, que les Cours ont posé, comme règle générale, que de tels transferts, sans livraison effective, seront insuffisants et que, pour échapper aux capteurs, la possession, de même que la propriété, doit avoir été transférée avant la saisie. Il est vrai que, en un sens, le navire et les marchandises peuvent être dits *in transitu* jusqu'à ce qu'ils aient atteint leur port de destination désigné à l'origine; mais Leurs Seigneuries n'ont rencontré aucun cas dans lequel le transfert ait été considéré comme inopérant après la livraison effective de la propriété à ses propriétaires ». Cela fut cité avec approbation par le Président dans l'affaire du *Southfield* (1). A mon avis, aucune de ces deux raisons ne s'applique dans ce cas. Le navire n'avait pas encouru le risque de prendre la mer quand la propriété fut transférée et dans le jugement rendu dans l'affaire Turner v. Liverpool Docks Trustees, je trouve ce passage (20 L. J. Ex. p. 399; 6 Ex. p. 567) : « Il n'y a aucun doute qu'une remise des marchandises à bord du navire de l'acheteur est une remise à celui-ci à moins que le vendeur ne se garantisse par des termes exprès restreignant l'effet de cette remise ».

Ici, le navire était, à l'époque, le navire de l'acheteur ; le vendeur, loin d'imposer des conditions spéciales limitant cette remise, a transmis tous les documents et donné l'entier contrôle à l'acheteur avant le départ du navire. On a pourtant prétendu que le transit commença dans les magasins du vendeur ou au lieu, où qu'il ait été, d'où vinrent les marchandises ; et le cas du *United States* (n° 2) fut cité à l'appui de cette vue. Les circonstances de cette affaire sont si différentes et ce point était si évidemment en dehors de la pensée du savant Président que je ne considère pas qu'il y ait

(1) Voy. *suprà*, t. I, p. 304.

là un précédent faisant autorité. Je ne pose pas comme une proposition générale que le transit ne peut jamais commencer avant le départ du navire ; les circonstances de chaque cas doivent être considérées ; et dans ce cas, je pense qu'il n'en fut pas ainsi. Les termes « avant chargement » employés dans Story, édit. Pratt, p. 64, me furent aussi présentés avec insistance, mais le même passage dit « durant le voyage et *in transitu* » ; et le savant auteur traitait évidemment d'un cas où le chargement avait pour but d'envoyer les marchandises en route avant le transfert de la propriété. Dans le cas du *Hallingdal*, en conséquence, je pense qu'il doit y avoir un ordre de relaxe.

La seconde catégorie d'affaires est moins difficile, car dans celle-ci le navire n'était pas affrété par l'acheteur mais était un navire dans lequel le vendeur avait loué un espace — voy. l'affaire du *Parchim*. En semblable cas cependant, le capitaine qui signe le connaissement devient dépositaire pour la personne qui est y nommée — dans ces affaires l'acheteur — à moins que quelque chose n'indique que telle n'était pas l'intention. Dans ces affaires, l'intention claire des parties était que la propriété passât à l'acheteur avant le départ du navire et qu'à partir du moment de ce transfert les marchandises fussent aux risques et sous le contrôle de l'acheteur ; et quand le payement fut fait et les connaissements remis le vendeur ennemi n'eut plus de rapport avec elle. Cela eut lieu quand le navire était encore dans le port neutre et quoique les cas soient moins difficiles que celui du *Hallingdal*, je pense que le même raisonnement s'applique et que ces marchandises doivent aussi être relaxées.

La troisième catégorie d'affaires est celle qui présente le plus de difficultés et c'est une de celles sur lesquelles j'ai de grands doutes. Dans une affaire il surgit d'une manière très nette, notamment pour le chargement de l'*Urna*. Le chargement fut fait en vertu du même contrat que celui du *Gerd* et l'ensemble était destiné à être chargé sur un seul navire mais postérieurement il fut fait sur deux, pour des motifs de commodité. Dans le cas du *Gerd*, les documents furent remis et le paiement effectué avant, dans le cas de l'*Urna* après le départ du navire ; et il est difficile de penser qu'en vertu d'un même contrat on avait l'intention de transférer la propriété dans un cas et non dans l'autre. Dans cette affaire, de même que dans toutes les autres dans lesquelles les documents ne furent pas remis avant le départ, ils ne furent pas retenus par le chargeur dans une intention de se réserver la disposition des biens, auquel cas la propriété ne serait pas transférée avant la remise, ou encore de conserver un gage. L'explication est donnée par M. March, un directeur de la Baltic C°, dans son affidavit où il dit : « Mon expérience des affaires me permet de dire que quand un crédit est ouvert, les chargeurs se contentent en pratique de mettre les marchandises à bord sur la foi de ce crédit, sachant que quand les connaissements sont signés ils n'ont qu'à les présenter à la banque pour obtenir l'argent. En outre, quand un crédit est ouvert, il n'est pas nécessaire, même à titre de précaution commerciale, que les documents soient présentés avant le départ du navire parce que l'argent peut être obtenu, que les documents soient

présentés avant ou après la date du départ. Il arrive souvent que les navires partent si tôt après le chargement des marchandises que, quoique les documents soient présentés et payés selon l'usage des affaires, ils ne puissent être effectivement payés avant le départ du navire, mais l'obligation de payer existe depuis le moment où la cargaison est chargée et les marchandises sont aux risques des acheteurs à partir de ce moment. D'autre part, les acheteurs sont en droit de demander la remise des documents en offrant le prix prévu au contrat. »

Dans ces cas aussi je suis arrivé à la conclusion, bien qu'avec grande hésitation, que comme les documents ne furent pas remis avant le départ du navire à raison des incidents de l'affaire et non dans une intention de réserver la disposition, ces cas se trouvent sur le même terrain que ceux de la seconde classe et que les marchandises doivent être relaxées. La question de savoir quand la propriété est transférée est une question d'intention des parties et je pense qu'ici l'intention était qu'elle serait transférée quand les marchandises seraient appropriées au contrat en les mettant à bord du navire, que le capitaine, à partir de ce moment, détenait les marchandises comme gardien pour la personne nommée au connaissement et qu'en conséquence il y avait remise. Cela est, je pense, aussi indiqué dans quelques cas par le contrat qui est un contrat f. o. b. bien que qualifié comme comprenant le fret et l'assurance, mais si ce fait était isolé, j'y attacherais peu d'importance. Ces affaires me paraissent différer de celles dans lesquelles le navire est parti avec des marchandises qui étaient toujours la propriété de l'ennemi et où le transfert a eu lieu en mer, pour être plus analogues à celles, mentionnées dans l'affaire du *Baltica*, de ventes dans un port neutre ou ennemi, bien que je pense que la Cour ait fait là allusion à des ventes complétées avant chargement. Je mentionne, pour montrer que je ne l'ai pas perdu de vue, l'argument que des transactions telles que celles-ci peuvent être des ventes purement fictives ou frauduleuses. C'est exact et le même argument s'appliquerait à des ventes dans un port neutre ou ennemi telles que celles mentionnées dans l'affaire du *Baltica*. Toute vente, où qu'elle soit faite, peut être frauduleuse ou fictive et alors il n'en serait pas tenu compte et celles-ci ne sont pas plus ouvertes que d'autres à cette considération et elles sont sur un autre pied que celles faites quand les marchandises sont en mer et qu'aucune remise ne peut être effectuée.

Dans tous ces cas, en conséquence, à l'exception de ceux de l'*Alfred Nobel*, du *Björnstjerne Björnson*, du *Fridland*, du *Henrik*, du *Dirigo* et du *Florida* je rends des ordres pour la relaxe des marchandises ; mais il y avait évidemment de très bonnes raisons de porter ces affaires devant la Cour et je ne rends pas de décision quant aux frais.

La seule question qui reste est celle de savoir si le navire *Dirigo* est sujet à confiscation. Il appartenait à G. W. Mc Near, Inc. et a été réclamé par lui. Si mon jugement quant à sa cargaison est correct, elle était en totalité de contrebande et la Couronne demanda sa condamnation pour ce seul motif conformément aux jugements du défunt président au sujet du *Hakan* et du *Maracaibo*. Dans mon jugement récemment rendu au sujet du *Zamora*, j'ai

exprimé l'opinion que, en considération du jugement du Conseil Privé dans la première affaire, j'ai pensé convenable de ne pas me placer sur cette base mais d'examiner s'il y eut, de la part du propriétaire, connaissance de la nature de la cargaison et je me propose d'adopter cette méthode dans la présente affaire. J'espère que dans quelque cas la question de savoir si, sans égard à la connaissance, le fait qu'une importante proportion de la contrebande constitue de la contrebande et, dans l'affirmative, quelle proportion, est un motif de condamnation du navire, pourra être tranchée par la Cour d'Appel.

Il y a, dans cette affaire, d'autres circonstances à considérer. En premier lieu, la cargaison du *Dirigo* à l'époque du chargement restait toujours la propriété de Mc Near Inc., propriétaire du navire, et il a été jugé dans l'affaire du *Neutralitet* que c'était là une circonstance importante. Dans l'affaire du *Hakan*, Lord Parker, se référant au cas du *Neutralitet* a dit (1) : « Il est bien clair qu'à une époque de notre histoire le simple fait qu'un « navire neutre transportait de la contrebande était considéré comme justi- « fiant sa condamnation, mais cette règle fut modifiée dans la suite. Lord « Stowell traite de ce point dans l'affaire du *Neutralitet*. Il dit : « La règle « moderne de droit international est certainement que le navire ne sera pas « sujet à confiscation pour transport d'articles de contrebande. L'ancienne « pratique était autre ; et on ne peut contester qu'elle était parfaitement « défendable selon tous les principes de la justice. Si la fourniture de tels « articles à l'ennemi est un acte coupable pour le propriétaire de la cargai- « son, le navire qui sert d'instrument à ce trafic illicite ne saurait être inno- « cent. La pratique des temps modernes a cependant introduit une atténua- « tion sur ce point et la règle générale est maintenant que le navire ne devient « point confiscable pour cet acte : mais cette règle est sujette à exception : si « un navire appartient au propriétaire de la cargaison ou si le navire rend « ce service avec une fausse destination ou de faux papiers, ces circonstances « aggravantes ont été considérées comme constituant des exceptions à la « règle moderne et comme faisant revenir à l'ancienne. » On doit observer « que Lord Stowell ne dit pas que les cas particuliers soient les seules excep- « tions à la règle moderne. Au contraire, sa décision dans l'affaire du « *Neutralitet* en crée une troisième. On doit observer aussi que dans la der- « nière partie de son jugement il énonce que le motif qui a fait modifier « l'ancienne règle est la supposition que des articles illicites ou douteux « peuvent être transportés sans que le propriétaire du navire en ait person- « nellement connaissance ». Je ne suis pas absolument sûr que ce passage s'applique pleinement à un cas où le chargeur aurait vendu les marchandises à un acheteur qui aurait eu le plein contrôle sur elles et où les marchandises lui restent seulement parce que les documents n'ont pas été présentés ni la propriété transférée. Encore une fois, le chargement fut fait au nom de M. H. Houser qui n'avait aucun intérêt dans les marchandises et fut payé par Mc Near pour l'usage de son nom. Cela en soi ne serait peut-

(1) Voy. *suprà*, t. II, p. 369.

être pas très important, mais Mc Near a aussi persuadé Houser de faire un affidavit portant que les marchandises étaient sa propriété et a compris cet affidavit dans les papiers de bord. L'explication de Mc Near à Houser que, comme les chargements étaient faits en son nom, il était le propriétaire jusqu'à ce qu'il eût reçu le payement, n'est aucunement satisfaisante car Houser n'avait aucun payement à recevoir sauf pour l'usage de son nom.

Le *Dirigo* ne fut pas le seul navire possédé ou affrété par Mc Near dans lequel furent transportées des marchandises de contrebande. Le *Dunsyre* qui partit en avril 1915, fut capturé par les Allemands en juillet, selon toute probabilité à la suite d'une collusion; la cargaison fut remise à Neumond de Francfort et le navire relaxé. L'*Andrew Welch* fut empêché par les autorités suédoises de gagner l'Allemagne ou d'être capturé, mais 90 pour cent de la cargaison gagna l'Allemagne. Le *Prins Valdemar* fut capturé, encore selon toute probabilité à la suite d'un collusion, et la cargaison fut remise à Neumond de Francfort. Le navire fut relaxé et payé par Mc Near à la Z. E. G. Le *Henrik*, dont je me suis occupé dans une partie antérieure de ce jugement, fut arrêté et, dans une lettre de Neumond de New-York à Neumond de Francfort, de mars 1916, il y a ce passage : « Mc Near a fait tout « ce que nous lui avons demandé et nous ne pensons pas qu'il nous laisse « dans l'embarras pour la réclamation à faire à Londres. » La même lettre montre que Mc Near y discutait plusieurs chargements faits pour le compte d'Albert avec Karl Neumond qui était à San Francisco. [Le Président lit d'autres lettres et conclut] : Je pense que les faits que j'ai énoncés conduisent évidemment à la conclusion que les réclamants savaient bien que ces marchandises étaient de la contrebande destinée à l'Allemagne et que le *Dirigo* doit être condamné comme de bonne prise, avec frais.

Du 14 avril 1919. — Haute Cour de Justice. Division d'Amirauté (en matière de prises). — Lord Sterndale, président. — Avocats : le Solicitor du Trésor pour le Procureur Général, Botterell et Roche et Thomas Cooper et Cie pour les réclamants.

208

Haute Cour de Justice
Division d'Amirauté (en matière de prises), 30 avril 1919

RELAXE D'UNE CARGAISON, SAISIE NON SUIVIE DE CONFISCATION, VENTE, INTÉRÊTS, CIRCONSTANCES.

Il n'existe pas de règle générale en vertu de laquelle, lorsqu'est prononcée la relaxe d'une cargaison qui a été vendue, la Couronne qui en a détenu le prix en doit les intérêts;

Et jugé en fait que, dans l'espèce, il n'existait pas de circonstances justifiant l'octroi des intérêts.

(Navire scandinave *Hallingdal*)

Un chargement de tourteaux saisi à bord du vapeur *Hallingdal* le 21 décembre 1915 et déféré la Cour des Prises le 13 janvier 1916 fut jugé seulement le 14 avril 1919 et relaxé (1) : ces marchandises avaient été vendues en avril 1916. Les propriétaires neutres réclament les intérêts du prix de vente du jour de celle-ci jusqu'à celui de la relaxe. On fait valoir en leur faveur qu'un très long délai s'est écoulé avant la mise en jugement; ce délai était dû à un motif d'intérêt public, la Couronne ayant voulu tenir secrète la découverte de ce qu'on croyait être le code du Gouvernement allemand. Les réclamants ne demandent pas de ce chef des dommages-intérêts; mais, attendu que la Couronne a disposé de leur argent pendant trois années, ils demandent les intérêts.

Lord Sterndale, Président :

Je pense que je ne dois pas rendre d'ordonnance dans le cas présent. J'avoue que le langage dont il s'est servi dans l'affaire du *Kronprins Gustaf Adolf* (2) peut, dans une certaine mesure, donner à penser que le défunt Président a voulu ériger en règle l'obligation pour la Couronne, quand elle a eu la jouissance d'une somme d'argent, d'en payer les intérêts aux réclamants s'il intervient une ordonnance de relaxe. Je ne crois pas cependant qu'il ait entendu par là poser une règle absolument générale qui ne s'accorderait pas, au surplus, avec les nombreux cas où des ordonnances de relaxe ont été rendues sans paiement d'intérêts. L'éminent Président à certainement jugé, à propos du *Kronprins Gustaf Adolf*, que la Couronne avait poussé l'affaire plus loin qu'elle ne l'aurait dû, mais ce n'est pas sur ce motif qu'il s'est fondé pour allouer les intérêts. Je pense qu'il a accordé les intérêts non pas à titre de dommages, mais bien parce qu'il a estimé que toutes les circonstances de l'affaire entraînaient pour les réclamants des conséquences tellement rigoureuses qu'il était juste d'adoucir quelque peu ces dernières, ce qu'il a fait en accordant les intérêts sur les sommes retenues. Il n'est nullement démontré que les réclamants ne sont pas ici dans une situation meilleure par le fait de la vente des marchandises et du versement du prix à la Cour que celle où ils se seraient trouvés autrement. On ne peut affirmer, en effet, que les marchandises, si elles avaient été retenues en nature, auraient nécessairement conservé la même valeur au moment de leur relaxe que lors de la saisie.

Dans notre espèce, c'était une question difficile que de savoir s'il y avait lieu à relaxe des marchandises et la Couronne était parfaitement en droit de la soumettre à l'appréciation de la Cour; aussi ne puis-je trouver qu'il y ait motif de faire aux réclamants un traitement meilleur que celui qui leur aurait été appliqué si les marchandises avaient été retenues sans être vendues. Ils n'auraient pu alors réclamer de compensation, même s'ils

---

(1) Voy. *suprà*, t. II, p. 566 et ss.

(2) Voy. *suprà*, t. II, p. 315 et s.

avaient éprouvé quelque perte. A moins de poser comme un principe général que lorsque des marchandises ayant été vendues et leur prix remis à la Couronne, une ordonnance de relaxe vient à être rendue, les réclamants ont droit aux intérêts du prix parce que la Couronne a eu ce dernier à sa disposition, on n'aperçoit pas, dans le cas présent, de motifs spéciaux d'accorder des intérêts. Or je ne pense pas qu'on puisse admettre une telle règle, avec une portée aussi générale, et la matière me paraît très exactement définie par ces expressions que je lis dans le jugement du défunt Président : « Il est regrettable que les demandeurs aient éprouvé « des désagréments et des pertes, mais de telles conséquences sont souvent « inévitables en pareil temps. Si je ne puis leur allouer des dommages-« intérêts pour capture injustifiée, j'estime qu'il est juste, eu égard aux « circonstances, de rendre une ordonnance qui atténuera leurs pertes dans « une certaine mesure. »

J'estime qu'aucune des particularités du cas présent ne me fait un devoir d'équité de statuer qu'il y a lieu à compensation sous la forme d'attribution des intérêts du prix restitué ; je ne rendrai donc pas d'ordonnance en ce sens.

Faculté d'appel.

Du 30 avril 1919. — Haute Cour de Justice. Division d'Amirauté (en matière de prises). — Lord Sterndale, président. — Avocats : Botterell et Roche, pour les réclamants ; le Solicitor du Trésor pour le Procureur Général.

TABLE DES MATIÈRES

(Les chiffres indiquent les pages)

I. — Table chronologique pour chaque Cour

Haute Cour de Justice (Division d'Amirauté)

1916

1917

II. — Table des noms des navires

III. — Table analytique



IMPRIMERIE CENTRALE — ANGERS